

Projet Urbact S.M.ALL

Sustainable Mobility for All

Plan d'actions intégré

Crédit photo : Alban Hefti pour l'Eurométropole de Strasbourg



Strasbourg.eu
eurometropole

URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg



Table des matières



Préambule/p3

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision/p5

1.1 La mobilité des jeunes en question /p5

1.2 Données-clés sur le territoire /p7

1.3 Stratégies et politiques publiques /p9

- Le PLUi, un document qui favorise la planification d'aménagements cyclables
- Le PAMA, un plan d'actions pour des infrastructures et des services spécifiques aux mobilités actives
- Le plan vélo 2021-2027 : investir dans des infrastructures cyclables de qualité
- Le plan piéton 2021-2030 : un plan de transformation de l'espace public pour favoriser les déplacements à pied
- Les apports d'Urbact dans le travail de définition stratégique et de planification du projet S.M.ALL
- L'accompagnement des établissements scolaires vers l'écomobilité
- Le suivi des rues écoles : un travail de maillage pour des infrastructures sécurisées aux abords des écoles
- Conclusion sur les stratégies existantes en matière de mobilité active pour les jeunes

1.4 Le diagnostic posé par le Groupe d'Actions Local (ULG) /p18

- Présentation du groupe et du travail mis en place
- Diagnostic par thématique

1.5 Construction d'une vision commune /p23

- Conclusion sur les enjeux et freins à lever pour la mobilité active des jeunes
- La Vision : « *Un territoire qui promeut la mobilité active des jeunes en renforçant leur autonomie et leur engagement pour des espaces publics adaptés* »

Chapitre 2 : Approche intégrée du plan d'actions...../p26

2.1 Définir un périmètre d'actions et des cibles /p26

2.2 Définir les objectifs stratégiques /p28

2.3 Structure du Plan d'actions intégré : champs d'application, objectifs et sous-objectifs /p29

2.4 Seize fiche-actions à mettre en œuvre /p30

- SO 1 : Mettre en valeur les mobilités actives des jeunes au sein des campagnes de communication mobilités
- SO 2 : Développer une culture des mobilités actives au sein des établissements scolaires
- SO 3 : Porter un discours pour renforcer les programmes mobilités actives auprès des institutions publiques
- SO 4 : S'appuyer sur les conseils des jeunes dans le cadre des grands projets de mobilités
- SO 5 : Consulter régulièrement les élèves pour favoriser des trajets domicile-école adaptés aux mobilités actives
- SO 6 : Créer un partenariat avec l'Université de Strasbourg pour relier les projets de la recherche avec les actions de S.M.ALL
- SO 7 : Favoriser l'autonomie des jeunes dans l'apprentissage, l'entretien et la réparation de leur vélo
- SO 8 : Permettre à chaque jeune de se procurer un vélo adapté à ses besoins
- SO 9 : Utiliser les écoles et lieux éducatifs comme supports d'expérimentation pour développer des infrastructures favorables aux mobilités actives

Conclusion...../p62

Préambule

L'Eurométropole de Strasbourg est une métropole française composée de 33 communes et plus de 500 000 habitants, engagée de longue date en faveur de **l'écomobilité des jeunes** et des plans de mobilité scolaires. En 2023 elle a intégré le réseau S.M.ALL dans le cadre du programme européen Urbact pour partager avec un ensemble de villes européennes sur ce sujet et mettre en place une démarche participative et partenariale autour des questions des **modes actifs et de leur pratique par les moins de 15 ans**.

Comprendre les modes de déplacements des **jeunes** pour mieux les inciter à la pratique des mobilités actives est un **investissement futur pour leur santé** et pour diminuer l'impact de ces déplacements sur **l'environnement**. Une pratique de la marche, du vélo, et des autres modes actifs durant l'enfance et l'adolescence participe à renforcer la pratique à l'âge adulte en l'ancrant dans le temps long. Elle contribue à favoriser **l'autonomie** des jeunes et une meilleure appréciation et appropriation des **espaces publics**. Pourtant les chiffres parlent d'eux-mêmes ; en France, 35 à 40 % seulement des enfants se rendent aujourd'hui à l'école à pied ou à vélo, contre 60 % il y a 30 ans (Source: Ademe - janvier 2025).

Le présent **Plan d'action intégré** cible ainsi particulièrement la mobilité des plus jeunes sur le territoire et propose des actions concrètes, réalisables et partagées par les acteurs locaux. Il permet la mise en place d'expérimentations à court terme et d'actions et plans à plus long termes, en s'appuyant sur les enjeux identifiés par les participants du **Groupe local** créé spécifiquement pour ce projet.

L'élaboration de ce plan d'actions cherche par ailleurs à capitaliser sur les acquis des expériences passées, et sur la pratique déjà bien ancrée des modes actifs sur le territoire.



Préambule



Ce plan d'actions a été établi en coopération avec des acteurs locaux et reflète les différentes **étapes du travail collectif mené de 2023 à 2025**, en collaboration avec l'Agence du climat.

Le plan d'actions intègre une **approche multithématique**, en envisageant des interventions dans 3 grandes thématiques que sont l'éducation, la démocratie et les services/infrastructures. Les actions intègrent également des enjeux transversaux tels que la lutte contre le changement climatique, l'égalité des genres, la mobilité inclusive.

Afin de rendre ce plan réalisable et concret, les **territoires d'expérimentation ou de projets** retenus seront situés dans les communes de Strasbourg et de Schiltigheim avec une attention particulière portée sur les Quartiers Prioritaires pour la Ville.

Les principaux objectifs de ce plan d'actions sont les suivants :

- **Eduquer** à la pratique des mobilités actives
- **Impliquer** les jeunes dans la création de politiques publiques favorisant les mobilités actives
- **Construire** une offre de services et d'infrastructures adaptée aux jeunes

Depuis 2025, des **actions pilotes** à petites échelles ont pu être menées avant de lancer une phase plus opérationnelle de mise en œuvre du plan d'actions sur les prochaines années.

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

1.1. La mobilité des jeunes en question

Le rapport¹ « Enfants auto-mobiles » encadré par le Forum Vies Mobiles en 2024, observe, à l'instar de la plupart des métropoles françaises, un recul de la place des enfants dans les espaces publics et la diminution de leurs mobilités autonomes.

- La période de l'après-guerre décrite comme *fonctionnaliste* par Emile Durkheim² crée un modèle de ville pour adultes, dans laquelle les interactions entre les individus sont optimisées et au détriment des principes d'intérêts collectifs. Les enfants se retrouvent ainsi peu à peu **exclus** de l'espace public.
- Le développement de l'automobile amplifie ce phénomène en créant un **état « d'hypervigilance »**³ **des parents** face aux dangers de la circulation automobile. Cet état exclut la mobilité autonome des enfants, considérée comme risquée.

Face à cette évolution, on assiste à l'effacement du principe de surveillance naturelle⁴ qui existait auparavant dans les espaces publics. Cette dernière reposait sur le « concept d'efficacité collective selon lequel d'autres individus interviendront si un enfant rencontre un problème ». Cette confiance se voit ainsi érodée par un **contexte historique et sociétal qui amène les familles à réduire peu à peu l'autonomie de leurs enfants lors de leurs déplacements.**

¹ <https://forumviesmobiles.org/recherches/16086/quels-sont-les-besoins-specifiques-la-mobilite-autonome-enfantine>

² Durkheim Emile, (1892), « La famille conjugale », Publication posthume d'un cours professé en 1892. Texte extrait de la Revue philosophique, 90, 1921, pp. 2-14.

³ Kaufmann Jean-Claude, Flamm Michael, (2002), Famille, temps et mobilité. Etat de l'art et tour d'horizon des innovations, Paris, Rapport de recherche CNAF et Ville en mouvement, 71 p.

⁴ Rivière Clément, (2021), Leurs enfants dans la ville. Enquête auprès de parents à Paris et à Milan, Presses universitaires de Lyon, Lyon, 141 p.



Crédits photo Valentine Zeler pour Eurométropole de Strasbourg :

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

Dans l'Eurométropole de Strasbourg, 95% des habitants vivent par ailleurs à moins de 1 km d'une école maternelle ou primaire. Si les distances apparaissent accessibles à pied ou en mode actif, d'autres obstacles contraignent ainsi les déplacements des enfants. L'évolution historique des mobilités, l'hégémonie de la voiture, les formes urbaines en place, et la sociabilisation différenciées entre les sexes participent entre autres à freiner ce potentiel de trajets réalisables à pied.

L'Agence de l'Energie et de la Transition Ecologique (Ademe) a publié en septembre 2025 les résultats d'une importante enquête à l'échelle nationale, qui vient confirmer ces constats :

- la voiture reste majoritaire pour accompagner les enfants vers l'école,
- la marche est privilégiée dans les centres denses,
- l'autonomie de déplacement dépend fortement de l'âge, du genre et du territoire,
- les inégalités territoriales et sociales façonnent largement les pratiques de mobilité du quotidien.

Cet état des lieux réalisé par le bureau d'études 6t, a également permis de mettre en exergue l'existence d'une vision centrée sur le trajet domicile-école, mais aussi le biais consistant à interroger les parents plutôt que les enfants eux-mêmes.

De nouvelles enquêtes ont été menées auprès d'un public plus large afin d'avoir une compréhension plus fine encore de cette thématique. Les bases de données sont désormais disponibles en open data.



Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

1.2. Données-clés sur le territoire

En 2009, **25 % des moins de 18 ans utilisait régulièrement le vélo pour se déplacer**, à l'échelle du département du Bas-Rhin. En 2019, ce chiffre a **diminué de 4 points** en passant à 21 %⁵. En ce qui concerne la marche à pied, elle a également diminué de 4 points en 10 ans. Les moins de 18 ans sont ainsi aujourd'hui paradoxalement plus souvent passagers d'une voiture qu'il y a 10 ans passant de 43% à 49% en 2019.

En analysant les répartitions modales des différentes tranches d'âges des 5-15 ans, correspondant respectivement à l'école primaire, et au collège, la période est marquée par des **changements importants en termes de mobilité**. La part modale de la marche est par exemple très marquée en primaire et au collège, elle peut être expliquée par la carte scolaire qui concentre la scolarisation des élèves proche de leur lieu d'habitation. La part modale de la voiture représente 36% pour les élèves du primaire, véhiculés par leurs parents puis 17% au collège.

Les **habitudes de déplacement** pendant l'enfance et l'adolescence sont extrêmement importantes, car elles constituent la base du comportement à l'âge adulte et ont un impact sensible sur la santé des personnes et la qualité de l'air.

Face à ces défis, la métropole de Strasbourg est un peu mieux lotie qu'à l'échelle du département, avec une pratique plus marquée des modes actifs par les jeunes. Elle souhaite par conséquent maintenir et même développer la pratique en proposant une approche partenariale et ciblée à l'échelle du territoire.

Répartition modale des 5-30 ans en 2019 dans l'EMS

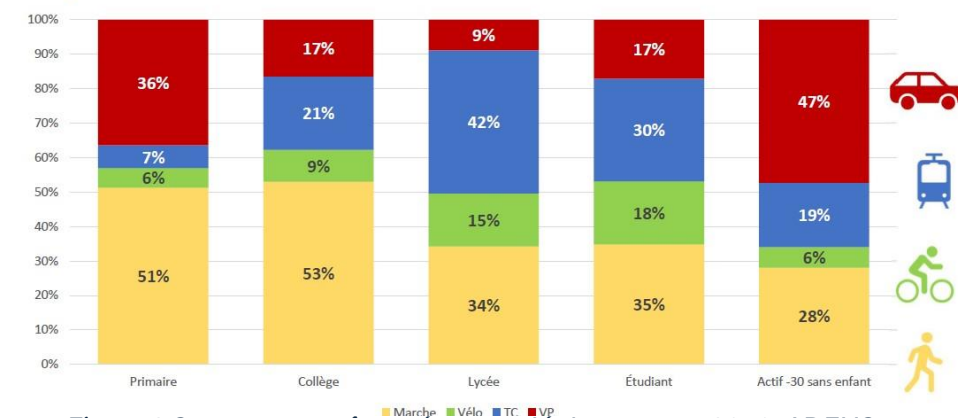


Figure 2 Source : enquête ménages_déplacements 2019_ADEUS

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

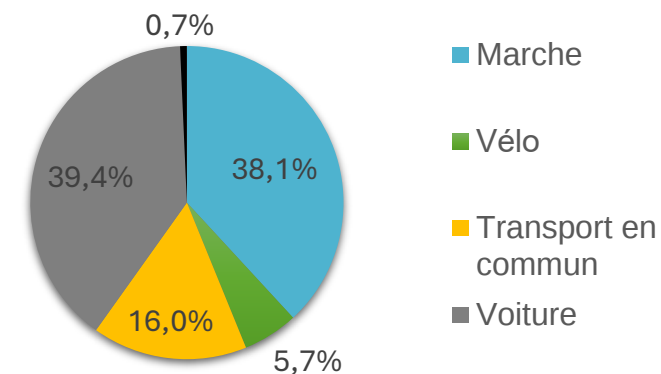
La pratique des mobilités actives est inégalitaire **entre les filles et les garçons**, qu'ils soient enfants ou adolescents. Dans le rapport⁶ sur la mobilité autonome des enfants publié par le Forum Vies Mobiles, l'éducation des parents façonne dès le plus jeune âge les comportements de mobilité en fonction du genre de l'enfant. Les « garçons sont encouragés à être indépendants, à prendre des risques, les filles apprennent à être prudentes⁷ ». Cet article scientifique de 2018 analyse spécifiquement le cas de l'Eurométropole pour démontrer que l'usage du vélo et les rapports aux espaces publics des enfants font l'objet d'une **division sexuée** dans son cas d'études sur un quartier populaire à Strasbourg.

La littérature parle même de la figure de « **l'enfant d'intérieur** »⁸ où les déplacements autonomes des enfants sont limités. La pratique des mobilités actives au sein de l'Eurométropole présente ces inégalités de genre tout particulièrement en ce qui concerne les enfants et les adolescents entre 6 et 17 ans. 85% des enfants et adolescents qui utilisent le vélo comme mode de transport principal sont des garçons (Enquête mobilité des personnes 2018-2019).

D'après l'enquête nationale INSEE de 2018-2019, l'écart entre la part modale de la voiture entre les garçons et les filles atteint 5 points, 44% pour les filles et 39% pour les garçons. **Les garçons utilisent davantage les mobilités actives que les filles** : 44% pour les garçons pour 37% pour les filles. La part modale du vélo chez les filles est extrêmement faible avec 1% des déplacements réalisés à vélo.

Rééquilibrer la part des jeunes filles vers une mobilité active et autonome, dans un objectif de permettre à tous les enfants quel que soit leur sexe de pouvoir se déplacer en utilisant les modes actifs dans l'espace public, apparaît ainsi comme un enjeu fort à intégrer sur le territoire.

Garçons de 6 à 17 ans



Filles de 6 à 17 ans

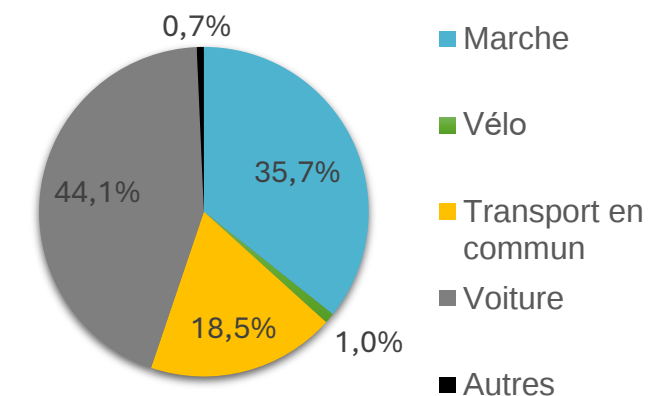


Figure 3 INSEE 2018-2019

⁶ <https://forumviesmobiles.org/recherches/16086/quels-sont-les-besoins-specifiques-la-mobilite-autonome-enfantine>

⁷ Vieille Marchiset Gilles, Knobé Sandrine, Edzard Enno, Piombini Arnaud, Enaux Christophe, (2018), « Usages du vélo et rapports aux espaces publics des enfants : Permanence de la division par sexe dans un dispositif d'apprentissage dans un quartier populaire à Strasbourg ». Enfant Famille Génération. Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine, n°30. Mis en ligne le 17 août 2018, consulté le 15 novembre 2023. <http://journals.openedition.org/efg/2307> ⁸ Karsten, L., & Van Vliet, W. (2006). Children in the city: Reclaiming the street. Children, youth and environments, 16(1), 151-167.

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

Strasbourg.eu
eurométropole

**Le Plan Local d'Urbanisme,
votre outil pour améliorer la qualité de ville**



1.3. Stratégies et politiques publiques

L'Eurométropole de Strasbourg s'appuie déjà sur plusieurs documents de planification stratégiques pour les mobilités et différents projets et programmes qui s'inscrivent pleinement dans le projet S.M.ALL d'URBACT.

- **Le PLUi, un document qui favorise la planification d'aménagements cyclables**

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) est un document de planification qui vise à fixer les règles de la vocation du sol. Il définit les usages de l'ensemble du territoire de la métropole. Le PLUi intègre une Orientation d'Aménagement et de Programmation (PLU, OAP, 2024) dit « Déplacements » qui inclue le déploiement d'un réseau viaire hiérarchisé favorable aux mobilités actives, le déploiement de Vélostras (le réseau cyclable structurant de la métropole) et développement du stationnement pour les vélos.

Les actions réalisées au fil des années sont régulièrement évaluées par l'Agence d'Urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur (ADEUS). Elle a par exemple récemment évalué la proximité des services du quotidien en modes actifs (*Évaluation du volet mobilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg, Une Métropole des proximités, ADEUS, 2024*).

« 80% de la population de l'Eurométropole de Strasbourg vit à proximité de plusieurs services du quotidien (moins de 500m à 1 km) »

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

- **Le PAMA, un plan d'actions pour des infrastructures et des services spécifiques aux mobilités actives**

Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) mis en place en 2019 ambitionne de **développer de manière concomitante la pratique de la marche et du vélo dans la métropole**. Ce document de planification des mobilités est complémentaire du volet « Déplacements » du PLUi en présentant un nouveau paradigme pour le développement des mobilités actives. Ce plan élargit le spectre de actions au-delà du déploiement des infrastructures, en intégrant les services. Le PAMA vise, d'ici 2030, à **augmenter la part de la marche à 36 % et celle du vélo à 16 %**. Avec des actions comme l'amélioration des infrastructures cyclables, des incitations à la marche et un plan vélo ambitieux de 100 M€ adopté en 2021, la métropole cherche à remplacer les trajets courts en voiture par des alternatives durables, confortables et sécurisées.

En ce qui concerne la mobilité des plus jeunes, le PAMA dispose de plusieurs fiches actions qui portent déjà un fil directeur pour augmenter leur part modale en mobilités actives.

→ *Ce document est en cours d'évaluation en 2025, et doit se traduire par une nouvelle programmation. Les enjeux identifiés pour les jeunes et les enfants dans le présent plan d'actions Urbact S.M.ALL pourraient donc trouver bonne place dans ce document stratégique.*

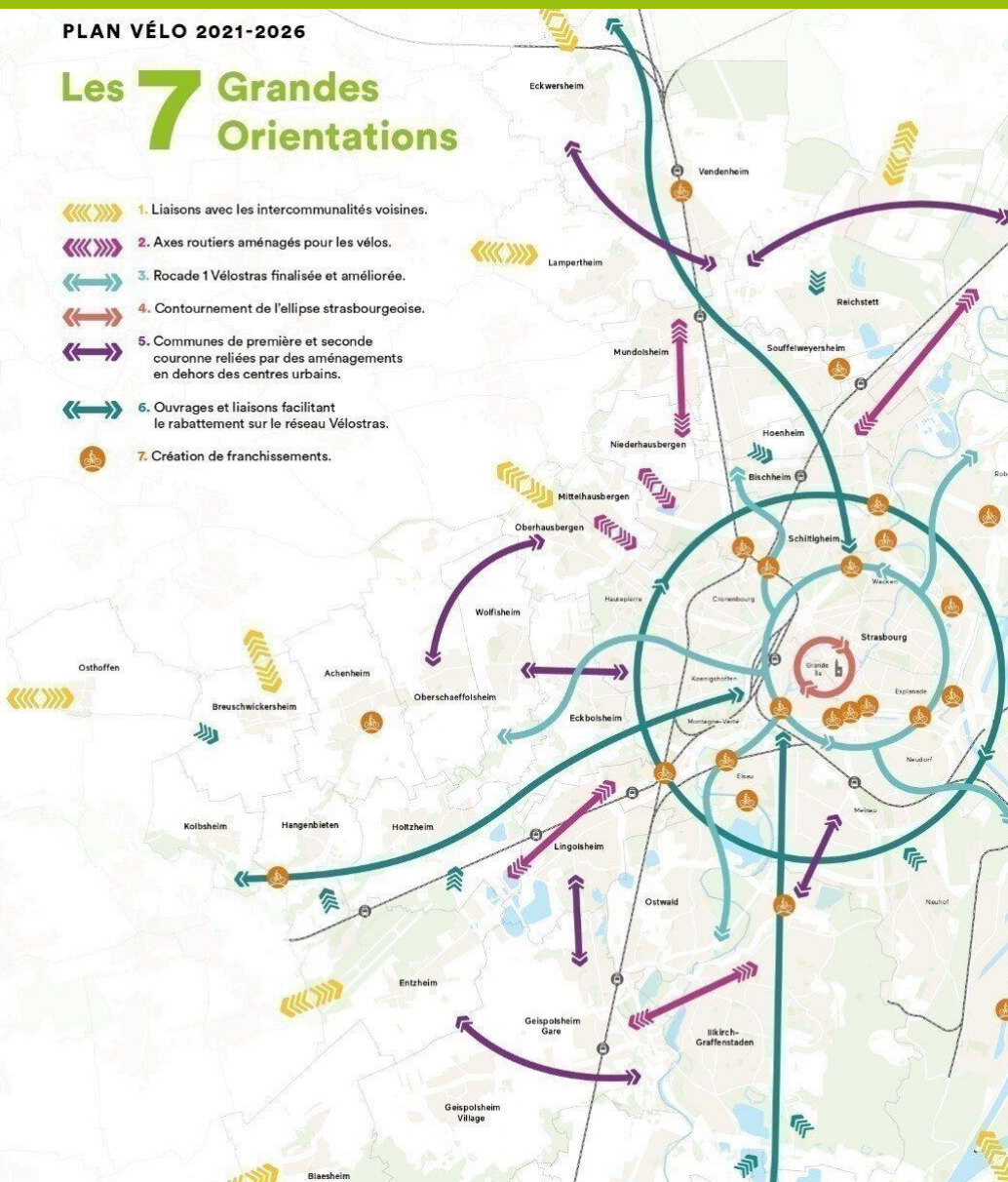


Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

PLAN VÉLO 2021-2026

Les 7 Grandes Orientations

1. Liaisons avec les intercommunalités voisines.
2. Axes routiers aménagés pour les vélos.
3. Rocade 1 Vélostras finalisée et améliorée.
4. Contournement de l'ellipse strasbourgeoise.
5. Communes de première et seconde couronne reliées par des aménagements en dehors des centres urbains.
6. Ouvrages et liaisons facilitant le rabattement sur le réseau Vélostras.
7. Création de franchissements.



• Le plan vélo 2021-2027 : investir dans des infrastructures cyclables de qualité

L'Eurométropole de Strasbourg a lancé en 2021 un plan vélo ambitieux pour que le territoire soit à la hauteur des premières métropoles cyclables d'Europe, avec un investissement massif de **100 millions d'euros** pour développer des infrastructures cyclables dont Vélostras, le Réseau Express Vélo local.

- Ce plan vise à quadrupler les infrastructures cyclables d'ici 2026 et à atteindre **une part modale du vélo de 20 % d'ici 2030**, soit une augmentation significative par rapport à la part actuelle de 11 %.
- L'Eurométropole prévoit ainsi la construction de **120 kilomètres de nouvelles pistes cyclables**, des liaisons intercommunales et transfrontalières, et la sécurisation des grands axes routiers pour encourager les trajets à vélo.

En réponse aux enjeux climatiques et sanitaires, ces investissements massifs pour le Réseau Express Vélo « Vélostras » permettent d'améliorer la **qualité de l'air**, **réduire la sédentarité** et **offrir une alternative économique à la voiture**. Ce projet a pour objectif de rendre le territoire plus accessible, tout en renforçant la mobilité et la sécurité des cyclistes, notamment par des infrastructures en site propres, larges et une meilleure intermodalité.

Ce plan vélo s'intègre dans le cadre du programme S.M.ALL en **améliorant les conditions de circulation à vélo** pour tous les publics, y compris les enfants et adolescents grâce aux critères de conception qui ont été intégrés au plan vélo. De plus, ce plan intègre également des initiatives de **sensibilisation et d'éducation** afin de promouvoir le vélo comme un mode de déplacement majeur dans la région, contribuant à un environnement plus sain et à une meilleure qualité de vie pour les habitants.

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

- **Le plan piéton 2021-2030 : un plan de transformation de l'espace public pour favoriser les déplacements à pied**

Le Plan piéton de Strasbourg, initié en 2012, vise à promouvoir la marche comme mode de déplacement écologique, sain et accessible. Aujourd'hui, **40 % des déplacements urbains s'y font à pied**, et de nombreux espaces ont été aménagés pour les piétons. Cependant, des améliorations restent nécessaires, comme l'a révélé le Baromètre des villes marchables 2021. Bien que 75 % de l'espace public soit encore consacré aux voitures, celles-ci ne représentent que 35 % des déplacements totaux. De plus, seules 27 % des voies « apaisables » ont été aménagées pour réduire le trafic automobile.

Face à ces constats, la ville de Strasbourg a adopté en 2021 un **nouveau Plan piéton pour 2021-2030**, visant à faciliter l'accès aux services essentiels à pied, en toute sécurité, pour tous les habitants. Ce plan permet de dresser un cadre pour le programme S.M.ALL en créant des espaces publics de qualité, **végétalisés** et **adaptés aux piétons**, tout en **réduisant l'espace pour les voitures**. La démarche inclut aussi la **participation citoyenne** pour concevoir et évaluer les actions du plan.

Ce plan comporte **11 axes d'actions**, incluant la continuité piétonne, l'aménagement de rues scolaires, la réduction des conflits d'usage de l'espace public, et des initiatives de communication pour encourager la marche en ville.

Le plan piéton et le plan vélo sont **étroitement liés à la stratégie d'expansion du réseau des tramways**, qui, depuis son retour à Strasbourg il y a 30 ans redonne la place aux mobilités actives grâce à la reprise des tracés de voiries. Le prolongement du réseau de tramway vers la ville de Schiltigheim permettra de développer d'ici quelques années la piétonnisation de plusieurs rues dans le centre-ville de la commune.



Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

- **Les apports d'Urbact dans le travail de définition stratégique et de planification du projet S.M.ALL**

Ces différents documents stratégiques existants, présentant la vision des infrastructures et de l'accompagnement des citoyens vers les mobilités décarbonées et partagées a été décidé avant que l'Eurométropole de Strasbourg n'expérimente la méthode Urbact. Suite au projet S.M.ALL, cette nouvelle approche de co-crédation de documents de planification à l'appui d'un groupe local dédié à la thématique a été validée et approuvée pour ce qui concerne les mobilités et inspirera certainement les travaux à venir du prochain Sustainable Mobility Plan (SUMP).

Le travail avec le groupe local d'action (ULG) formé pour le projet a montré tous les bienfaits d'avoir une pluralité des visions, d'idées et d'expériences, qui ont pour résultats des documents qui prennent en compte les différents besoins des citoyens. Par exemple, il était très intéressant de voir que les jeunes et l'association des parents n'ont pas le même regard sur les problèmes des mobilités chez les adolescents. Cela a naturellement donné différentes propositions des actions à mettre dans l'IAP, ou pour le dire autrement, cela a naturellement enrichi le plan d'actions.

Le document que vous êtes en train de lire est différent des autres plans d'actions existants dans le sens où il a été co-écrit et chaque éléments de la stratégie a été validée par plus de 20 personnes d'horizons et d'expertises variées.

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision



Crédits photo Valentine Zeler pour Eurométropole de Strasbourg :

- **L'accompagnement des établissements scolaires vers l'écomobilité**

En plus des documents stratégiques présentés ci-dessus, l'Eurométropole a déjà entrepris plusieurs programmes et actions sur la thématique de l'écomobilité scolaire..

- Des études diagnostiques ont été réalisées dans certains établissements scolaires en vue de réaliser leurs **Plan de Déplacements Etablissement Scolaire (PDES)**. Ces diagnostics visent à dresser un état des lieux des modes de déplacements constatés des familles, et ont permis de mettre en évidence que près de 75% des familles de ces écoles habitaient à moins de 1 km de l'établissement et 98% à moins de 2 km. Bien que la part de la marche reste bien sur majoritaire, 15 à 18% des élèves venaient à l'école en voiture.
- Des expérimentations de **Pédibus** ont également pu être mis en place, principalement entrepris par des groupes de parents d'élèves motivés. Ces expérimentations permettent à un groupe d'enfants habitant à proximité d'organiser un ramassage scolaire autogéré à pied, en formalisant des heures de rendez-vous à des points précis à l'échelle d'un quartier.
- Le **programme Moby** mis en place en 2023-2024 a permis d'accompagner plus de 1.600 élèves principalement situés en Quartiers prioritaires. Ce programme permet aux enfants et aux parents de participer activement à la création d'un plan d'actions pour leur établissement afin de favoriser la mise en place de mobilités actives. Certaines actions telles que des défis écomobilité scolaire et des spectacles de théâtre sur le thème de la mobilité ont déjà pu être mis en place.

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision



- **Le suivi des rues écoles : un travail de maillage pour des infrastructures sécurisées aux abords des écoles**

La ville de Strasbourg est par ailleurs très active sur la mise en place d'infrastructures pour sécuriser les parvis des écoles. Actuellement :

- **31% des écoles sont en rue école**, ce qui peut être équivalent en termes de code de la route à une aire piétonne avec un dispositif physique de fermeture soit définitif, soit temporaire en adéquation avec les heures d'entrées et sorties des élèves.
- **34% des écoles sont en zones sécurisées**, cela équivaut aux aires piétonnes ou voies vertes.

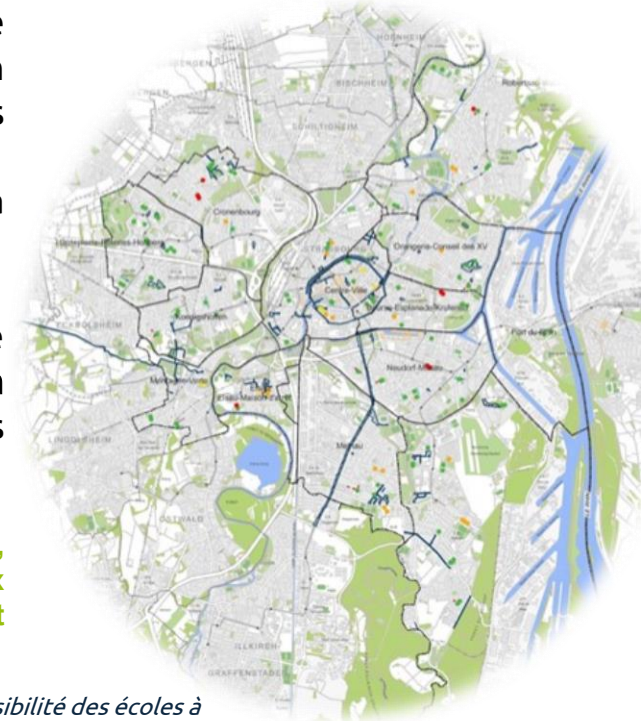
Cette cartographie des aménagements en place permet à l'Eurométropole de suivre sa progression dans la pacification et sécurisation des parvis des écoles privées et publiques.

Les rues écoles en place, ainsi que celles à venir en 2025, feront l'objet d'une évaluation locale et nationale sur les deux aspects : le changement des comportements des mobilités et la qualité d'air.

Ecoles et types de voies

Accès aux écoles

- Accès école en zone piétons/cycles
- Accès école en Zone de rencontre
- Accès école en Zone 30
- Accès école en Zone 50
- A définir (travaux)



Carte de l'accessibilité des écoles à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision



Crédit photo : A'Cro du vélo

Conclusion sur les stratégies existantes en matière de mobilité active pour les jeunes

- Encourager les options de transport respectueuses de l'environnement pour contribuer à un environnement plus vert et plus sain.

L'Eurométropole a déjà entrepris la planification des mobilités actives au sein de ses **documents stratégiques** que sont le Plan d'actions pour les mobilités actives (cf. page 9), le Plan local d'urbanisme intercommunal, le plan vélo et pour la ville de Strasbourg, le plan piéton. Ces documents intègrent principalement des mesures concernant les infrastructures à déployer pour permettre à chaque cycliste et piéton quel que soit son âge de mieux se déplacer sur l'ensemble du territoire. Le déploiement des services vélos complémentaires concernant l'apprentissage, la sécurité à vélo sont abordés dans ces documents mais ne traitent pas entièrement des besoins des piétons et des cyclistes notamment des plus jeunes, qui pourraient par ailleurs contribuer à l'élaboration des recommandations d'actions et d'identification des besoins.

- Favoriser la mobilité durable pour les enfants et leurs parents qui se rendent à l'école et en reviennent.

Concernant la réalisation et la mise en œuvre de **plans d'actions** en lien avec l'écomobilité scolaire, de nombreux programmes ont déjà été mis en place, voire sont encore en cours aujourd'hui. Ces programmes intègrent largement les jeunes dans la compréhension de leurs mobilités quotidiennes et en tant qu'acteurs mais sont principalement dirigés vers des déplacements scolaires, concentrés sur une courte période, et sur certains établissements scolaires. L'exemple le plus frappant est celui du challenge « A l'école à vélo », où la participation des écoles situées en quartier prioritaire reste faible.

- Souligner l'importance des pratiques de transport durable pour le bien-être des enfants et de la communauté dans son ensemble.

Développer une **communication diffuse et holistique** sur les jeunes et les mobilités actives au sein de l'ensemble des campagnes de communication de l'Eurométropole est nécessaire pour mettre en valeur l'écosystème de mobilités actives et aller au-delà des actions spécifiques liées à l'écomobilité scolaire.



Crédit photo : Cadr67

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision



« Je m'engage dans le projet, parce que les mobilités de demain, les mobilités durables nous concernent tous ! Les jeunes en particulier ! »

Elisabeth Irzounov-Zadora, 15 ans, membre du Conseil municipal des jeunes de Strasbourg 2024-2025

Crédits photo : Jérôme DORKEL pour l'Eurométropole de Strasbourg

1.4. Le diagnostic posé par le Groupe d'Actions Local (ULG)

Dès le début du projet Urbact S.M.ALL, un groupe d'actions local a été créé pour poser diagnostic commun sur la mobilité des jeunes sur le territoire de l'Eurométropole et co-élaborer la stratégie à poursuivre et le programme d'actions. Cet « Urbact local group » ou ULG est au cœur de la méthode Urbact qui se veut participative et cherche à mettre autour de la table une diversité d'acteurs locaux susceptibles d'avoir une expertise sur le sujet à traiter.

Le groupe local est constitué d'un comité organisateur constitué d'une équipe-pilote issue de la Direction des mobilités de l'Eurométropole de Strasbourg, ainsi que de l'Agence du climat en tant que coordinateur et animateur du groupe.

Acteurs administratifs

- Mission Droit des Femmes et égalité de genre
- Conseil de développement
- Conseil municipal des jeunes de Strasbourg
- Chargé de mission transition écologique
- Responsable du pôle Accueil et accompagnement social
- Directions des Mobilités
- Maison sport-santé de Strasbourg
- Direction de l'enfance et de l'éducation, ville de Strasbourg
- Direction de l'aménagement et du développement urbain durable, ville de Schiltigheim
- Collectivité européenne d'Alsace

Acteurs privés

- Mobilité club France (ancien automobile club)
- Mobilités demain

Universitaires

- LiVE, Unistra (laboratoire image ville & environnement, université de Strasbourg)

Associations

- Agence du Climat
- Association CADR 67
- Association Strasbourg à Vélo
- Siel Bleu (santé, activité adaptée)
- Association des parents d'élèves PEEP
- Réseau vélo et marche (portail national Mobiscol)

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

- Retour d'expérience du travail mené avec l'ULG – témoignage d'Ivana Kovacic, chargée de mission pour la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg :

En réfléchissant à qui devait être associé au groupe de travail du projet S.M.ALL, le Conseil des jeunes de Strasbourg a été un réflexe naturel. Mais, comme nous n'avions aucune habitude de travailler avec eux, nous avons pris du temps pour trouver le bon contact. Le travail avec eux est bien cadré et organisé par le service jeunesse de la Ville. La première rencontre entre les agents, la coordinatrice de l'ULG et les jeunes était un peu 'scolaire', mais les 8 volontaires ont vite accepté de nous rejoindre dans notre travail.

Lors de premières rencontres de l'ULG, une différence dans la prise de parole a été identifiée entre les adultes et les jeunes. Pour mieux identifier les réflexions et les propositions de jeunes, nous avons pris la décision de travailler en petits groupes, et utiliser les post-its (car sans post-it la démocratie n'existe pas !). Une autre différence était visible aussi : les jeunes ont souvent sorti leur téléphone pour chercher le bon mot, la bonne définition pour s'exprimer, ou simplement pour demander la une formulation adaptée à ChatGPT. C'est ainsi que la phrase qui exprime finement notre vision a été décidée, car la grande majorité (dont les jeunes) ont voté pour la proposition améliorée par l'IA.

Avec le temps passé autour des sujets liés à la mobilité active, les jeunes ont pris confiance pour parler de leurs idées de mobilités, et nous interroger sur des projets à venir dans la ville. Ils nous ont proposé qu'ils aillent parler avec d'autres jeunes directement dans les quartiers, pour recueillir d'autres visions et besoin des mobilités. C'est quelque chose que nous n'avons pas eu le temps de concrétiser, mais qui se fera dans le futur. Il est important de souligner que c'est eux qui nous ont dit qu'il faut aller vers les jeunes dans les quartiers, en disant que ceux qui sont dans le conseil de jeunes ne sont pas suffisamment représentatifs et qu'ils aimeraient avoir le plus possible de diversité d'idées dans les futurs projets. Nous pouvons donc conclure que l'intérêt général reste une préoccupation de la nouvelle génération.

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

Le diagnostic du groupe local

Pour résumer, les principales idées partagées se sont concentrées sur **les effets de la baisse constatées** dans les études de la pratique du vélo et de la marche chez les jeunes de moins de 15 ans. L'augmentation de la sédentarité avec ses risques sur la santé des jeunes ainsi qu'une habitude de non pratique des mobilités actives lors de l'enfance/adolescence qui augmente durablement la propension des adultes à ne pas utiliser les mobilités actives pour se déplacer.

Les problèmes identifiés par l'ULG peuvent être classifiés en plusieurs catégories.

1. Aménagements

- Des infrastructures pensées par des adultes, souvent inadaptées aux enfants
- Une hégémonie de la voiture dans l'espace public
- Un espace public inadapté pour les femmes et les filles.
- La concurrence des transports en commun

2. Éducation

- Des habitudes de déplacements/contraintes des parents qui influent sur les déplacements des enfants. (Phénomène accru pour les femmes accompagnantes, encore plus à même de ne pas pratiquer le vélo du fait des tâches liées à la famille qui leur sont encore majoritairement attribuées.)
- Un apprentissage du vélo peu systématisé à l'école
- Un manque de représentations de femmes et adolescentes à vélo, conforté par la persistance de certaines idées reçues (déchirement hymen, vêtements féminins non adaptés)
- Le poids du sac, freinant la pratique des mobilités actives

3. Démocratie

- L'absence d'inclusion des jeunes dans les processus consultatifs et décisionnaires
- Un engagement politique à consolider pour favoriser concrètement les mobilités actives



Durant les deux premières rencontres de l'ULG, la construction d'un « arbre à problèmes » a permis d'identifier les effets, problèmes et causes probables des enjeux de mobilité des jeunes de moins de 15 ans

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

Le diagnostic du groupe local

L'identification des causes a permis au groupe local de clarifier l'origine des problèmes et les freins à lever afin de mieux identifier par la suite des pistes d'actions pour y répondre.

1. Aménagements

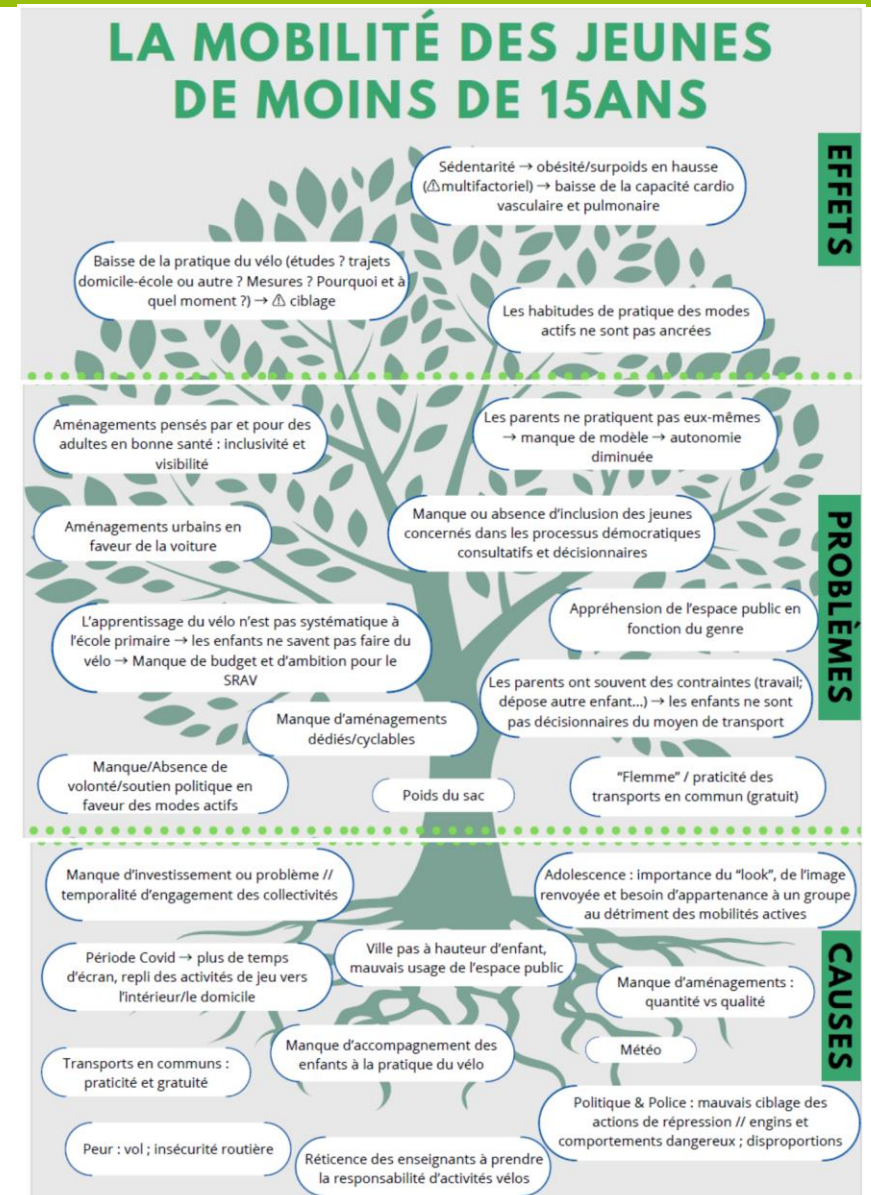
- La métropole n'est actuellement pas à hauteur des enfants. La peur du vol de vélos et de **l'insécurité routière** ne permet pas toujours aux enfants d'utiliser de manière sûre et rassurantes les mobilités actives.
- Les transports en commun sont **gratuits pour les jeunes**. Cette politique publique pose question sur la pratique des mobilités actives notamment après 12 ans.

2. Éducation

- La **période de l'adolescence** et la construction sociale intrinsèque qui en découle participe à faire baisser la pratique des mobilités actives et du vélo notamment chez les filles.
- La **crise du COVID** a créé de nouvelles habitudes d'activités davantage liées au numérique ou en intérieur à domicile.
- Si les enfants et adolescents n'ont jamais pu **apprendre à faire du vélo** dans leurs environnements familiaux, ils sont limités dans leur pratique.

3. Démocratie

- La promotion des mobilités actives **en milieu scolaire** n'est pas institutionnalisée.
- Les **instances participatives** n'intègrent pas souvent les enfants ou les jeunes.



Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

Le diagnostic du groupe local

Analyse SWOT par thématique

	Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Education	Accès direct pour discuter avec les enfants des bonnes habitudes de mobilité.	Action dépendant de la volonté de chaque direction d'école ou structures.	La collaboration renforcée avec l'Agence du climat pendant 2 années.	Incapacité à inculquer de bonnes habitudes de mobilité en raison des habitudes des parents.
	Utilisation de jeux et d'activités ludiques pour sensibiliser les enfants à la mobilité active.	Personnel insuffisant pour atteindre tous les enfants.	La formation des enseignants et éducateurs pour toucher tous les enfants.	Budget insuffisant pour la formation du personnel.
Démocratie	La motivation de poursuivre la méthode de travail URBACT, de co-crée avec nos citoyens.	Peu d'agents sont formés aux méthodes d'animation de la participation citoyenne.	Donner la parole aux jeunes dans les nouvelles stratégies de mobilité.	Désintérêt stratégique / Réductions budgétaires au sein du département de la participation citoyenne.
	Des membres ULG motivés et prêts à assumer la responsabilité des actions qu'ils ont proposées.	Le lancement des projets est plus long lorsque la participation citoyenne est intégrée. Il n'existe pas de solution universelle applicable à tous les projets des mobilités	Montrer aux enfants que leur voix compte.	Manque de motivation des personnes impliquées, ou manque de temps pour une co-construction sur le long terme.
Services	Budget important alloué aux nouvelles infrastructures pour la mobilité active.	Dépendance forte aux priorités stratégiques d'un mandat, y compris au niveau national	Co-crée de nouvelles infrastructures avec les enfants et les jeunes.	Opposition de l'opinion publique aux nouvelles pistes cyclables.
	De nombreux experts en mobilité active travaillant pour la municipalité.	Chaque collectivité peut définir son propre plan cyclable.	Réfléchir à des espaces publics plus adaptés aux filles.	La gratuité des transports en commun pour les moins de 18 ans diminue la motivation à adopter des modes de transport actifs.

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision



Crédits photo : Jérôme DORKEL pour l'Eurométropole de Strasbourg

1.5. Construction d'une vision commune

Conclusion sur les enjeux et freins à lever pour la mobilité active des jeunes

- Des infrastructures et des services peu adaptés aux déplacements actifs des enfants et adolescents.

Le groupe d'actions local fait état d'un **espace public aujourd'hui majoritairement conçu pour la voiture même s'il fait le constat d'une infrastructure vélo bien ancrée sur le territoire**. La priorité réside à finaliser la transformation des abords des écoles pour sécuriser les déplacements vers ces destinations. **Aller au-delà des établissements scolaires**, en travaillant sur des itinéraires permettant de desservir d'autres lieux fréquentés par les enfants et adolescents apparaît comme un point de conflit potentiel avec les autres usages de l'espace public. Le développement du dispositif Savoir rouler à vélo à tous les enfants apparaît comme un enjeu majeur du groupe d'actions local pour favoriser l'égalité dans l'apprentissage du vélo. Si l'Eurométropole souhaite encourager cette formation, c'est l'Etat qui peut impulser cette obligation en légiférant et associant un budget dédié.

- Des processus démocratiques qui peinent à inclure les enfants et adolescents à construire les politiques de mobilités actives, tant au niveau de la consultation que de la décision.

Actuellement les enfants et adolescents ne sont consultés que par le biais de programmes spécifiques liés à la mobilité scolaire. Il apparaît que **les instances démocratiques de l'Eurométropole ne sont actuellement pas développée autour de la participation des jeunes**. Créer des **espaces de dialogue adaptés pour consulter et concerter les jeunes** permettraient à l'Eurométropole d'enrichir sa planification au plus proche de leurs besoins.

Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

- Une culture locale de la mobilité actives chez les enfants peu structurée et encore trop peu relayée

L'importance de la communication afin de développer la « culture vélo » et l'attractivité des modes actifs auprès des jeunes a été identifiée par le groupe local comme une priorité. **Visibiliser les mobilités actives auprès des jeunes via leurs modes de communication** est un besoin identifié par le groupe local.

Si l'Eurométropole souhaite également **valoriser les jeunes lors de ses communications**, la spécificité de ce public qui utilise principalement des réseaux sociaux dédiés à un certain âge pourrait créer un décalage dans les modes de communication (langage, codes).

Il apparaît ainsi primordial de construire ces campagnes de **communication avec les jeunes**.

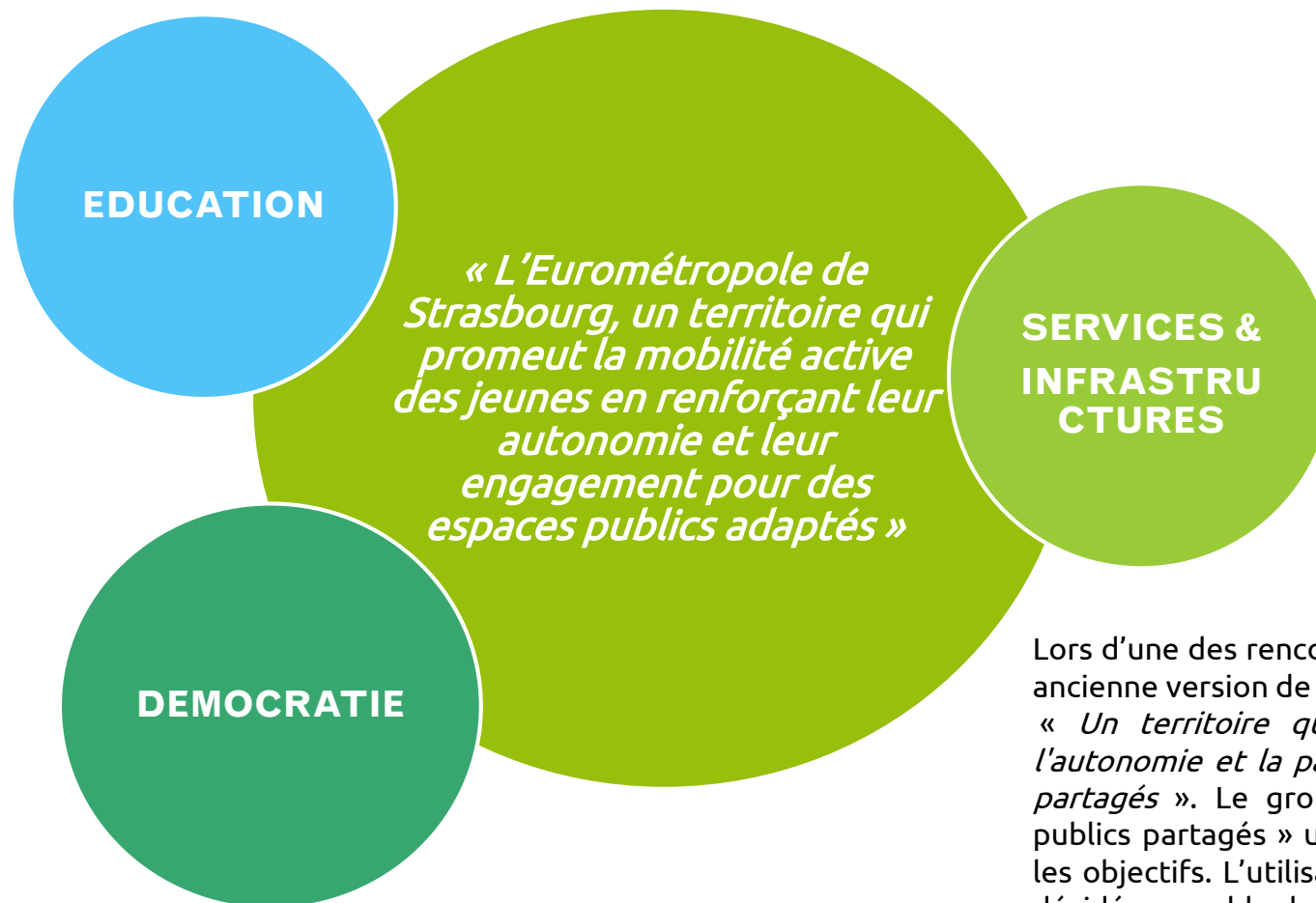
La participation de l'Eurométropole au réseau national Mobiscol a permis de prendre connaissance de sa boîte à outils « *Participation des jeunes dans les projets de mobilités actives* »

Crédit photo : Alban Hefti pour l'Eurométropole de Strasbourg



Chapitre 1 : Contexte, besoins et vision

Face aux effets, problèmes et causes identifiées, une **vision** se dégage pour le territoire. Elle servira de guide pour la structuration du Plan d'actions intégré :



Lors d'une des rencontres de travail, l'ULG a d'abord travaillé sur une ancienne version de la vision :

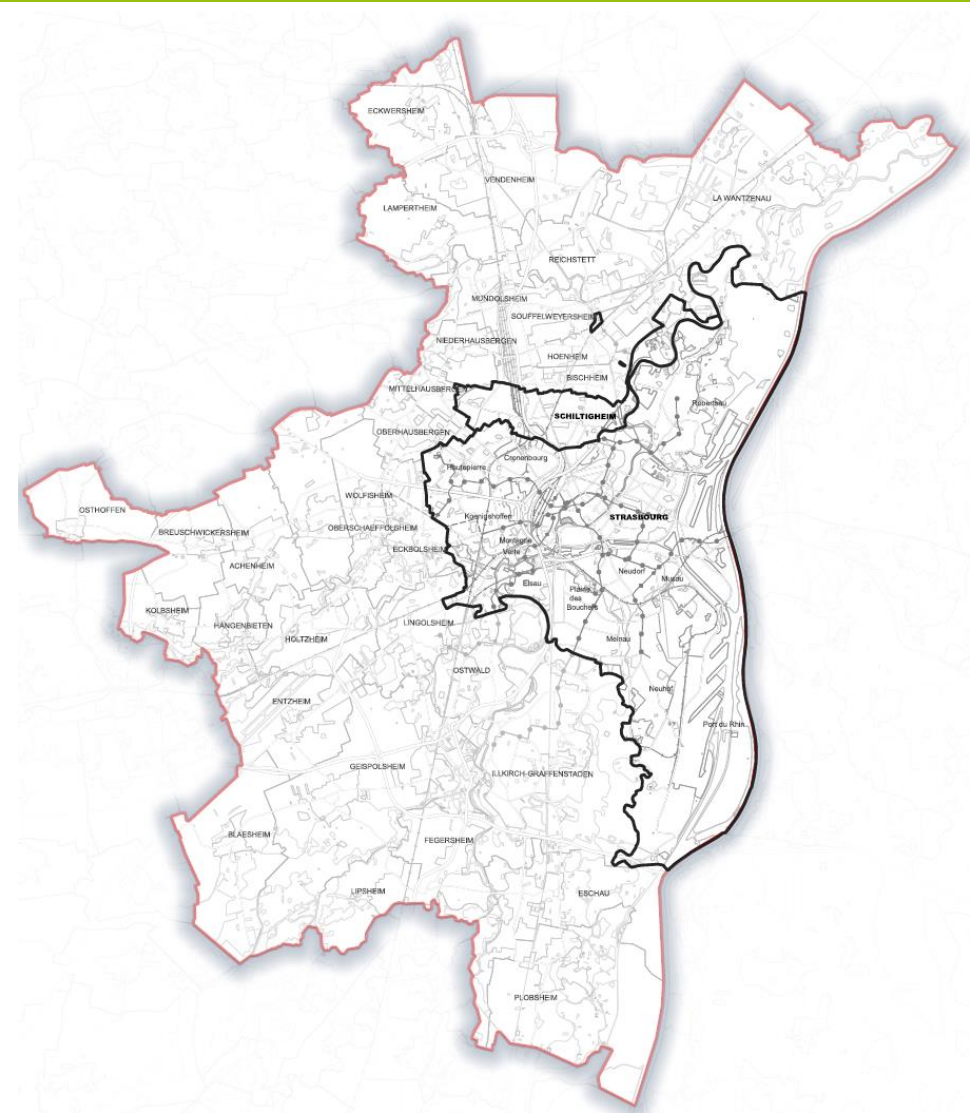
« Un territoire qui favorise la mobilité active des jeunes par l'autonomie et la participation des jeunes pour des espaces publics partagés ». Le groupe a souhaité s'éloigner du terme « espaces publics partagés » un concept implicite évident qu'on retrouve dans les objectifs. L'utilisation du mot « jeune » est répétée. Il a donc été décidé ensemble de finaliser la formulation de la vision pour aboutir à cette version ci-contre.

Chapitre 2 : Approche intégrée du plan d'actions

2.1. Définir un périmètre d'actions et des cibles

Dans ce chapitre, l'approche intégrée décidée par le groupe d'actions local sera exposée pour montrer l'évolution dans le choix des thématiques et leur structuration pour proposer des actions en fonction des cibles et des territoires visés.

- ❑ **2 cibles d'âge** ont été identifiées par l'ULG : les 11-15 ans, tranche d'âge correspondant au collège et les 6-10 ans, tranche d'âge correspondant à l'école primaire.
- ❑ La prise en compte des **inégalités de genre** entre les filles et les garçons feront l'objet d'une attention particulière.
- ❑ **Le périmètre d'action**, en plus de la ville de **Strasbourg**, s'étirera sur la ville voisine de **Schiltigheim**. Située au nord de l'Eurométropole en continuité urbaine avec Strasbourg, plus de 34 000 habitants y vivent aujourd'hui. Ville historiquement industrielle, en reconversion urbaine et engagée dans la transition écologique, elle compte également une large partie de l'Espace Européen de l'Entreprise (10 000 salariés) mais aussi une forte représentation de personnes vivant sous le seuil de pauvreté et plusieurs quartiers prioritaires pour la ville. Enfin, il s'agit d'une ville jeune dans le bassin de vie avec un taux des moins de 30 ans de 40,9%.



Chapitre 2 : Approche intégrée du plan d'actions



2.2. Définir les objectifs stratégiques

Durant la 5^{ème} réunion du groupe local, plusieurs objectifs stratégiques ont été présentés :

1. Construire une culture locale de la mobilité active
2. Associer les jeunes dans la transformation des politiques de mobilité active
3. Mettre en place des services favorisant l'autonomie à pied et à vélo
4. Déployer des infrastructures suscitant l'autonomie à pied et à vélo

L'ULG a décidé de connecter les objectifs 3 et 4 dans un seul et même objectif afin de mieux les coordonner entre eux tout en renforçant les adjectifs les décrivant : suscitant est apparu comme un terme trop « faible ».

Chapitre 2 : Approche intégrée du plan d'actions

2.3 Structure du Plan d'actions intégré



EDUCATION

Construire une culture locale de la mobilité active

Mettre en valeur les mobilités actives des jeunes au sein des campagnes de communication mobilités

Porter un discours pour renforcer les programmes mobilités actives auprès des institutions publiques

Développer une culture des mobilités actives au sein des établissements scolaires



DEMOCRATIE

Associer les jeunes dans la transformation des politiques de mobilité active

S'appuyer sur les conseils des jeunes dans le cadre des grands projets de mobilités

Consulter régulièrement les élèves pour favoriser des trajets domicile-école adaptés aux mobilités actives

Renforcer les liens avec le monde universitaire pour relier les projets de la recherche avec les actions de S.M.ALL



SERVICES & INFRASTRUCTURES

Mettre en place des infrastructures et des services favorisant l'autonomie à pied et à vélo

Utiliser les écoles et lieux éducatifs comme des supports d'expérimentation pour développer des infrastructures favorables aux mobilités actives

Favoriser l'autonomie des jeunes dans l'apprentissage, l'entretien et la réparation de leur vélo

Permettre aux jeunes d'accéder à un vélo adapté à leurs besoins

3 FOCUS THEMATIQUES

9 SOUS OBJECTIFS

Chapitre 2 : Approche intégrée du plan d'actions

2.3 Structure du Plan d'actions intégré

		Actions	S2 2025	S1 2026	S2 2026	S1 2027	S2 2027
Education	S01	Action 1.1 – Des campagnes de communication sur les réseaux sociaux adaptées aux jeunes					
		Action 1.2 – Valoriser la marche et les autres mobilités actives au même titre que le vélo					
	S02	Action 2.1 - Des intervenants formés au thème de l'écomobilité					
		Action 2.2 – Un portail-ressource local sur l'écomobilité scolaire					
		Action 2.3 - Des animations, événements festifs et challenges mobilités dédiés aux jeunes, et aux familles					
	S03	Action 3.1 - L'organisation du Savoir rouler à vélo dans l'ensemble des établissements scolaires					
Action 3.2 - Le plaidoyer des associations et fédérations pour rendre le SRAV obligatoire dans les programmes scolaires							
Démocratie	S04	Action 4.1 - Une méthode de consultation pour intégrer l'avis des jeunes sur les projets					
	S05	Action 5.1 - Interventions-débat dans les écoles gagnantes du challenge à l'école à vélo et compagnie					
		Action 5.2 - Des cartes mentales de mobilité piétonne avec les établissements scolaires					
S06	Action 6.1 - Des partenariats académiques sur la thématique jeunes et mobilité						
Services	S07	Action 7.1 - Des ateliers d'entretien et d'autoréparation des vélos au sein des établissements scolaires					
		Action 7.2 - Des cartes de situation “écomobilité” pour chaque établissement primaire					
	S08	Action 8.1 - Permettre aux jeunes de tester un vélo adapté à leur âge					
	S09	Action 9.1 - Tester et évaluer l'impact des rues scolaires					
		Action 9.2 - Identifier les lieux culturels et sportifs sous dotés en stationnement vélo					

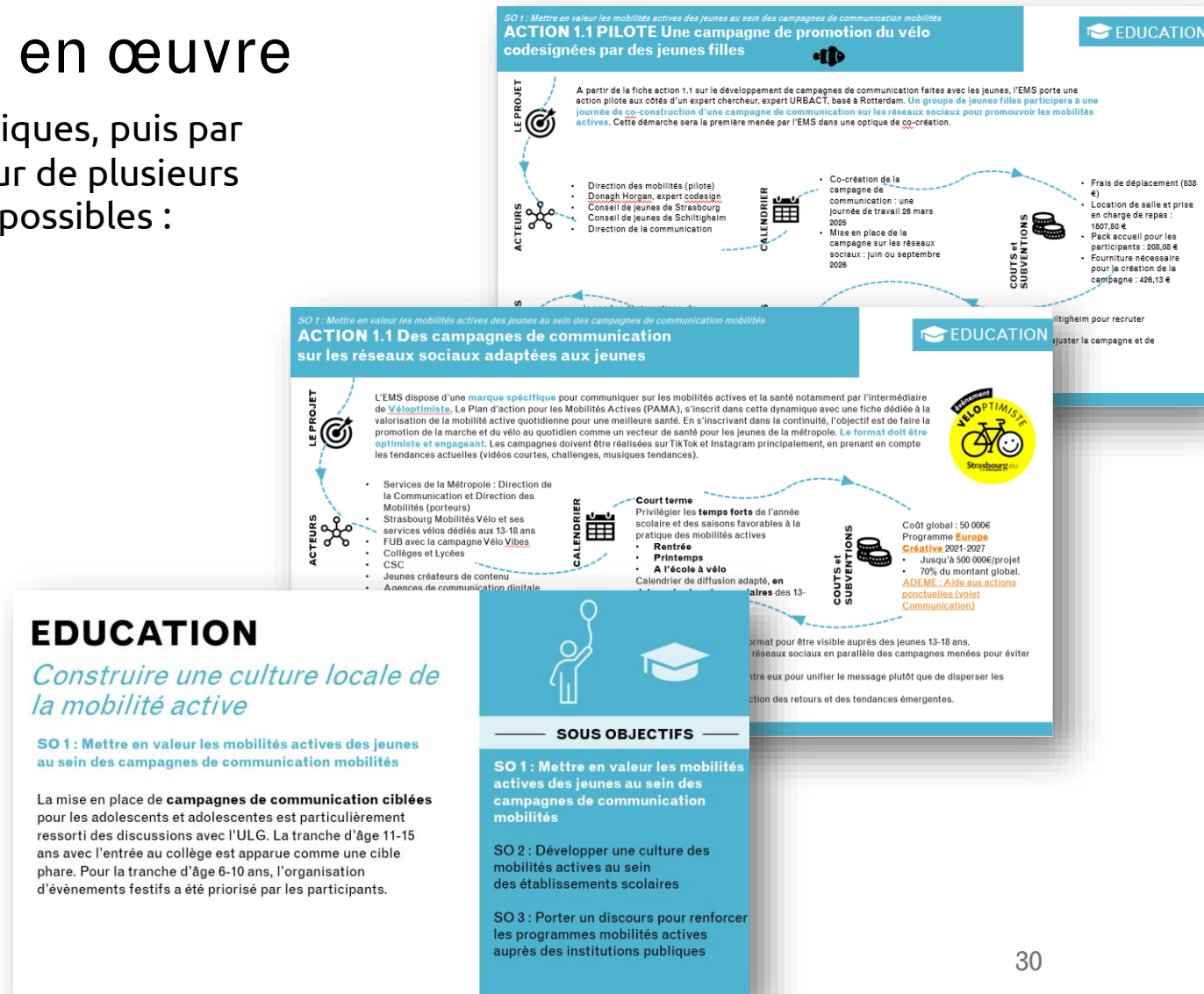
Chapitre 2 : Approche intégrée du plan d'actions

2.4 Seize fiche-actions à mettre en œuvre

Les 16 fiches-actions sont organisées en 3 focus thématiques, puis par objectifs et sous-objectifs. Elles sont développées autour de plusieurs items concrets pour les rendre les plus opérationnelles possibles :

-  Description du projet
-  Acteurs impliqués et pilote(s) de l'action
-  Calendrier prévisionnel ou cible
-  Budget prévisionnel et financement potentiel
-  Aléas et risques identifiés pour la mise en œuvre
-  Indicateurs de suivi et d'évaluation

Ces fiches-actions ont été co-rédigées avec les porteurs d'actions ou pilotes pour une bonne appropriation par les parties prenantes. Elles sont au cœur même du cadre de mise en œuvre et opérationnel de l'IAP.



EDUCATION

Construire une culture locale de la mobilité active

SO 1 : Mettre en valeur les mobilités actives des jeunes au sein des campagnes de communication mobilités

La mise en place de **campagnes de communication ciblées** pour les adolescents et adolescentes est particulièrement ressorti des discussions avec l'ULG. La tranche d'âge 11-15 ans avec l'entrée au collège est apparue comme une cible phare. Pour la tranche d'âge 6-10 ans, l'organisation d'évènements festifs a été priorisé par les participants.



SOUS OBJECTIFS

SO 1 : Mettre en valeur les mobilités actives des jeunes au sein des campagnes de communication mobilités

SO 2 : Développer une culture des mobilités actives au sein des établissements scolaires

SO 3 : Porter un discours pour renforcer les programmes mobilités actives auprès des institutions publiques

SO 1 : Mettre en valeur les mobilités actives des jeunes au sein des campagnes de communication mobilités

ACTION 1.1 Des campagnes de communication sur les réseaux sociaux adaptées aux jeunes



LE PROJET 

L'EMS dispose d'une **marque spécifique** pour communiquer sur les mobilités actives et la santé notamment par l'intermédiaire de **Vélooptimiste**. Le Plan d'action pour les Mobilités Actives (PAMA), s'inscrit dans cette dynamique avec une fiche dédiée à la valorisation de la mobilité active quotidienne pour une meilleure santé. En s'inscrivant dans la continuité, l'objectif est de faire la promotion de la marche et du vélo au quotidien comme un vecteur de santé pour les jeunes de la métropole. **Le format doit être optimiste et engageant**. Les campagnes doivent être réalisées sur TikTok et Instagram principalement, en prenant en compte les tendances actuelles (vidéos courtes, challenges, musiques tendances).

- ACTEURS** 
- Services de la Métropole : Direction de la Communication et Direction des Mobilités (porteurs)
 - Strasbourg Mobilités Vélo et ses services vélos dédiés aux 13-18 ans
 - FUB avec la campagne Vélo Vibes
 - Collèges et Lycées
 - CSC
 - Jeunes créateurs de contenu
 - Agences de communication digitale

CALENDRIER

Court terme

Privilégier les **temps forts** de l'année scolaire et des saisons favorables à la pratique des mobilités actives

- **Rentrée**
- **Printemps**
- **A l'école à vélo**

Calendrier de diffusion adapté, **en dehors des horaires scolaires** des 13-18 ans

COÛTS et SUBVENTIONS

Coût global : 50 000€
Programme **Europe Créative** 2021-2027

- Jusqu'à 500 000€/projet
- 70% du montant global.

[ADEME : Aide aux actions ponctuelles \(volet Communication\)](#)

- INDICATEURS** 
- Le nombre d'interactions, de vues, de hashtags repartagés.
 - L'évolution des pratiques de mobilité des adolescents avant la campagne et après la campagne en lien avec leurs établissements.

GESTION ALEAS

- Adapter le langage et le format pour être visible auprès des jeunes 13-18 ans.
- Sensibiliser à l'usage des réseaux sociaux en parallèle des campagnes menées pour éviter les situations à risque
- Coordonner les acteurs entre eux pour unifier le message plutôt que de disperser les actions.
- Ajuster le contenu en fonction des retours et des tendances émergentes.

ACTION 1.1 PILOTE Une campagne de promotion du vélo codesignées par des jeunes filles



LE PROJET



A partir de la fiche action 1.1 sur le développement de campagnes de communication faites avec les jeunes, l'EMS porte une action pilote aux côtés d'un expert chercheur, expert URBACT, basé à Rotterdam. **Un groupe de jeunes filles participera à une journée de co-construction d'une campagne de communication sur les réseaux sociaux pour promouvoir les mobilités actives.** Cette démarche sera la première menée par l'EMS dans une optique de co-création.

ACTEURS



- Direction des mobilités (pilote)
- Donagh Horgan, expert codesign
- Conseil de jeunes de Strasbourg
- Conseil de jeunes de Schiltigheim
- Direction de la communication

CALENDRIER



- Co-création de la campagne de communication : une journée de travail 26 mars 2025
- Mise en place de la campagne sur les réseaux sociaux : juin ou septembre 2026

COÛTS et SUBVENTIONS



- Frais de déplacement (538 €)
- Location de salle et prise en charge de repas : 1507,50 €
- Pack accueil pour les participants : 208,08 €
- Fourniture nécessaire pour la création de la campagne : 426,13 €

INDICATEURS



- le nombre d'interactions, de vues et des hashtags repartagés sur les réseaux sociaux (Tik tok et Instagram).

GESTION ALEAS



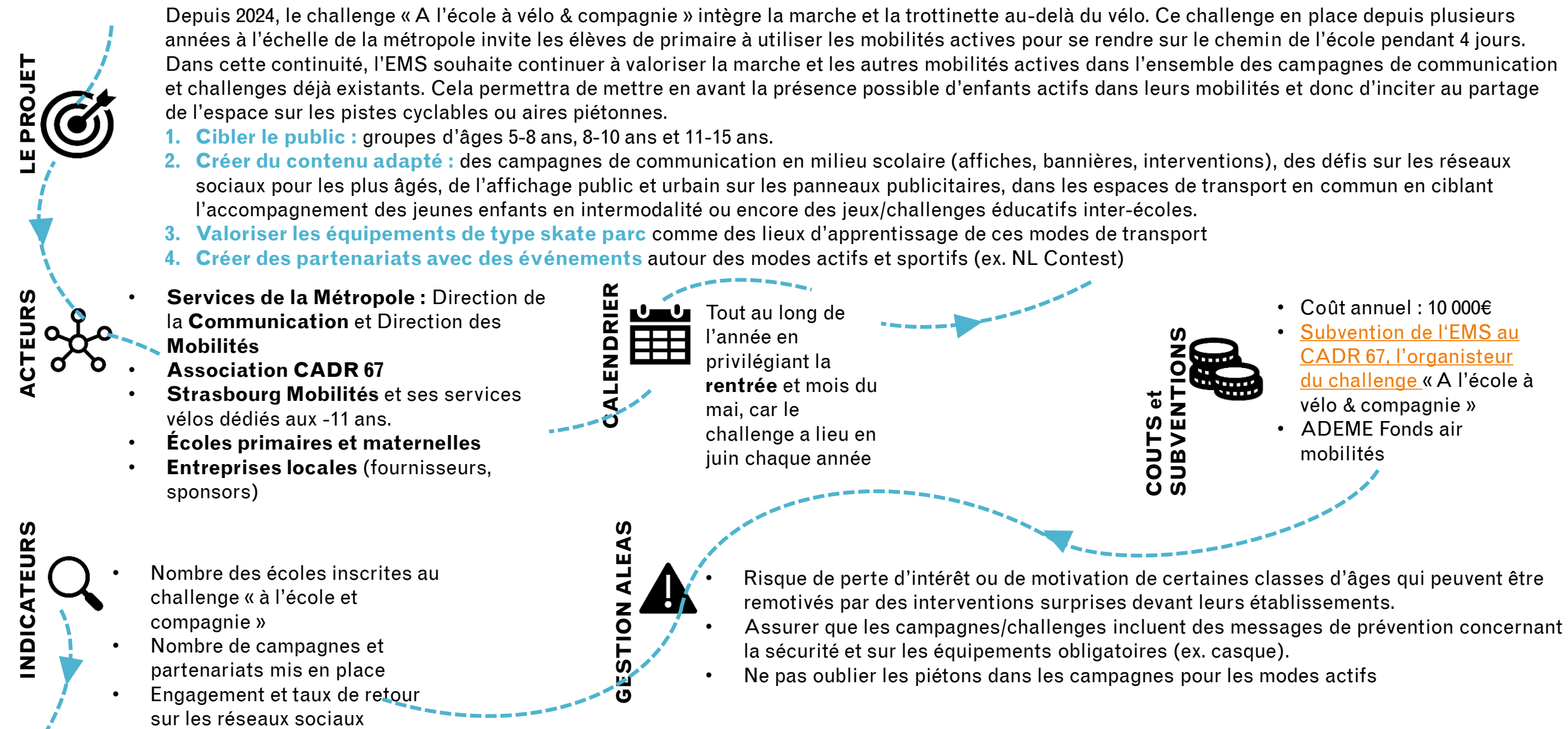
- S'appuyer sur le conseil des jeunes de Strasbourg et Schiltigheim pour recruter suffisamment de filles d'une tranche âge adaptée.
- Identifier un acteur en charge du suivi de l'action, afin d'ajuster la campagne et de l'évaluer une fois mise en place.



Crédit photo : Ivana KOVACIC



ACTION 1.2 Valoriser la marche et les autres mobilités actives au même titre que le vélo



EDUCATION

Construire une culture locale de la mobilité active

SO 2 : Développer une culture des mobilités actives au sein des établissements scolaires

Au même titre que l'éducation à l'environnement et au développement durable, l'éducation à la mobilité active peut être dotée d'outils et d'animations renforcées dans les établissements scolaires.



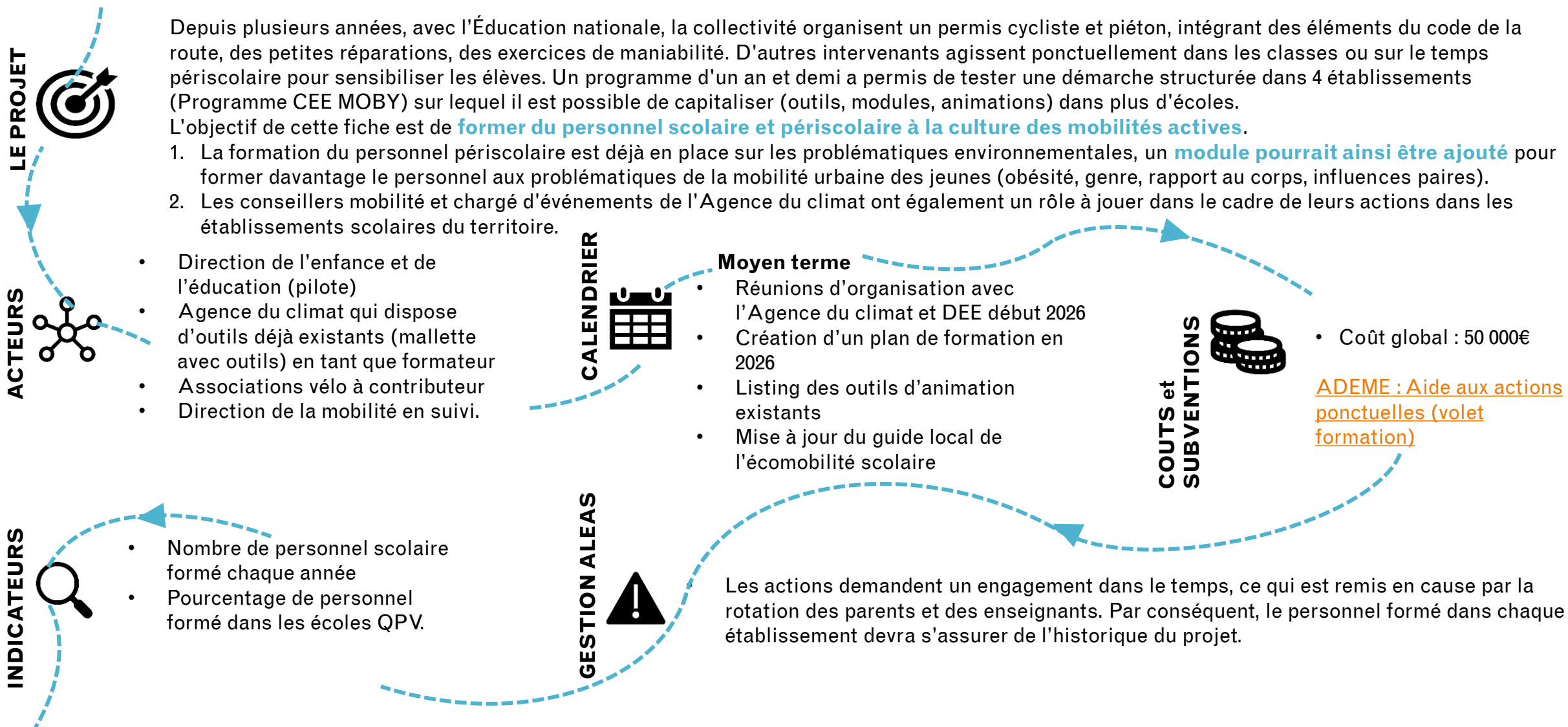
—— **SOUS OBJECTIFS** ——

SO 1 : Mettre en valeur les mobilités actives des jeunes au sein des campagnes de communication mobilités

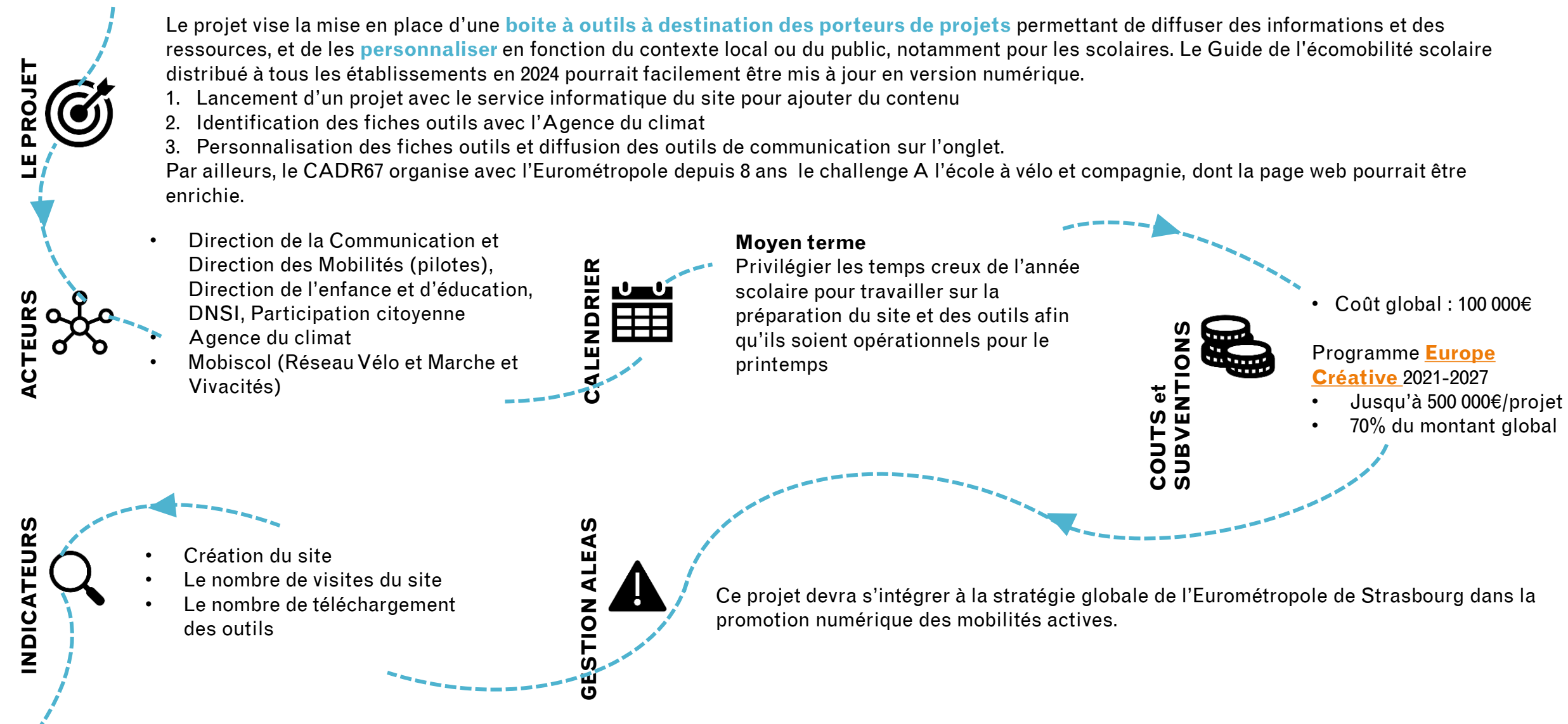
SO 2 : Développer une culture des mobilités actives chez les jeunes

SO 3 : Porter un discours pour renforcer les programmes mobilités actives auprès des institutions publiques

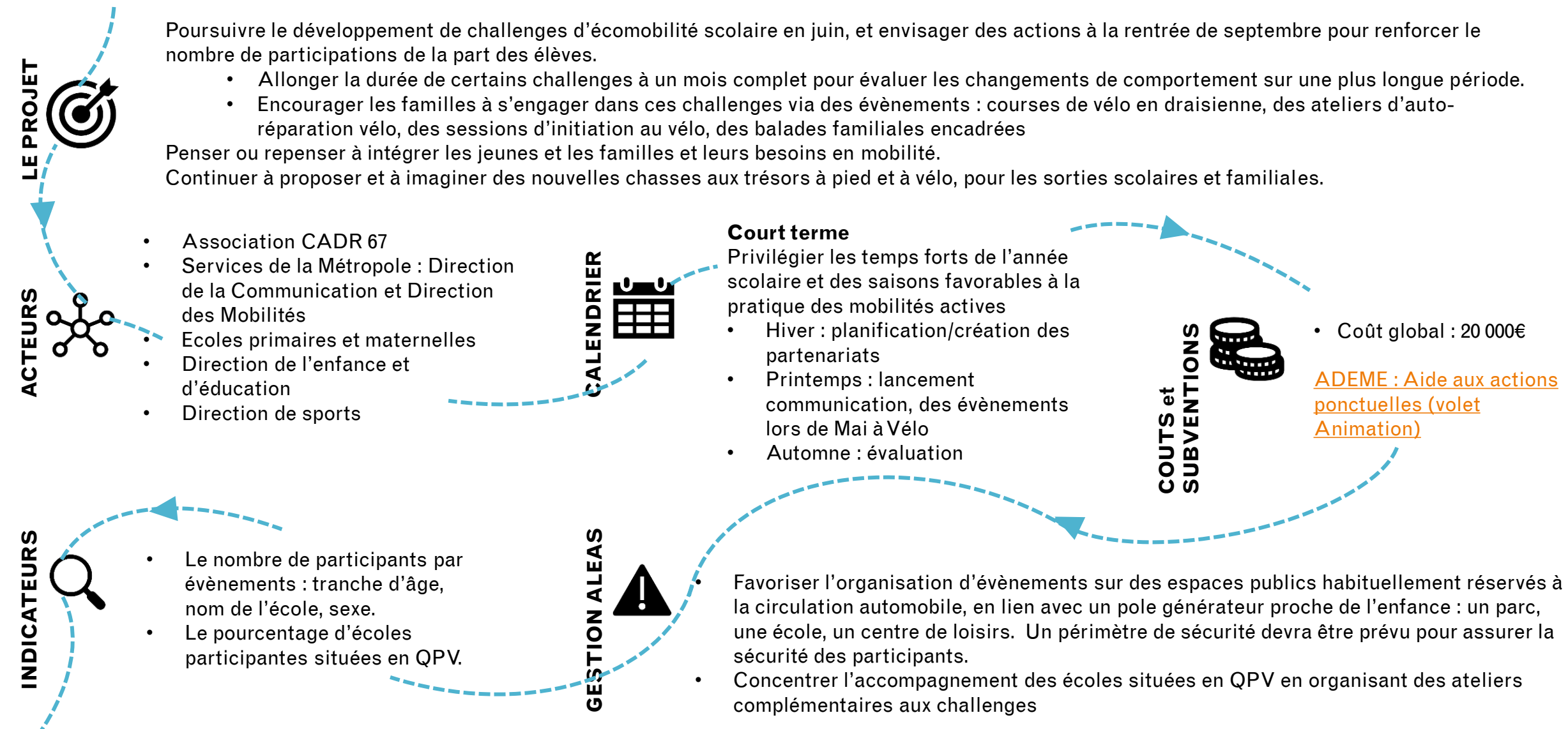
ACTION 2.1 Des intervenants formés au thème de l'écomobilité



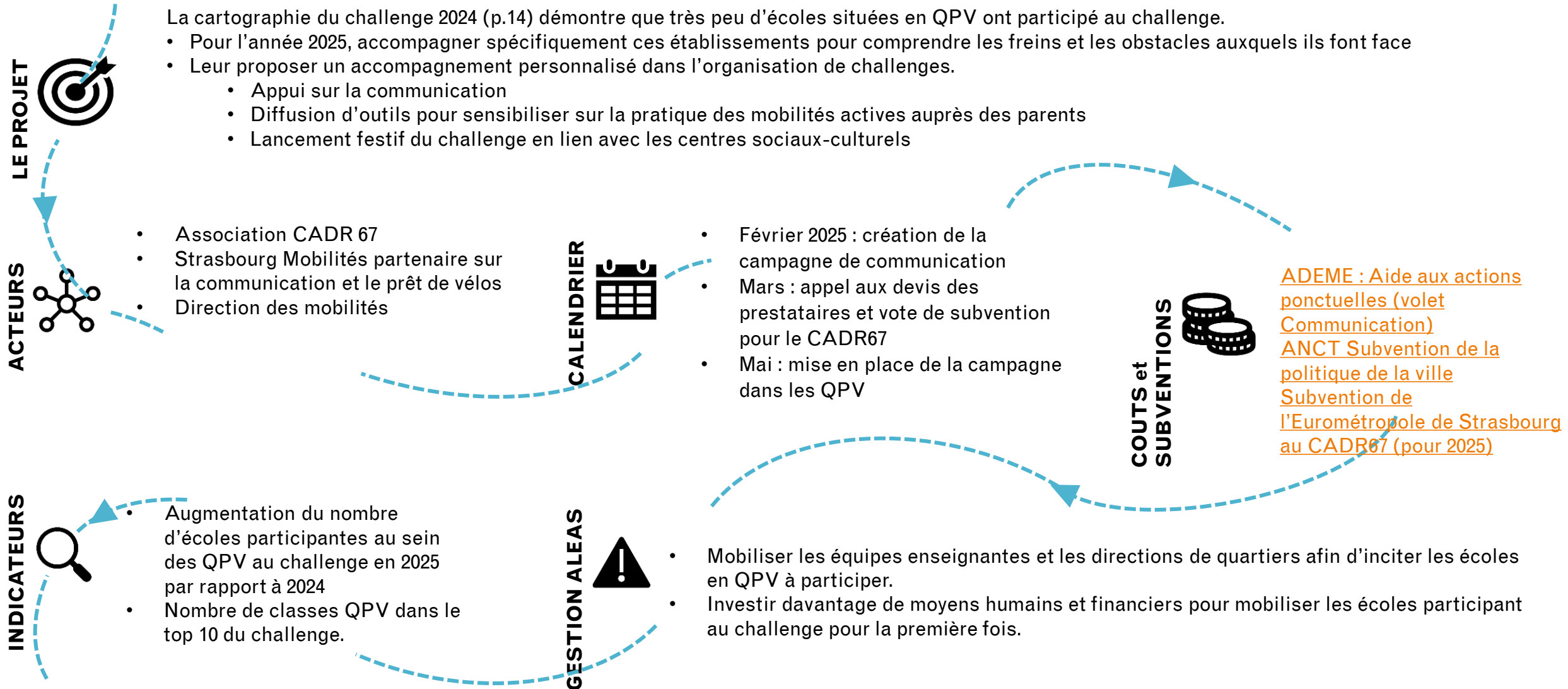
ACTION 2.2 Un portail-ressources local sur l'écomobilité scolaire



ACTION 2.3 Des animations, événements festifs et challenges mobilités dédiés aux jeunes, et aux familles



ACTION 2.3 PILOTE « A l'école à vélo et compagnie » dans les établissements des quartiers prioritaires



L'école Gutenberg a remporté le défi « À l'école à vélo et compagnie » en 2025 parmi toutes les écoles accueillant des enfants issus de quartiers à faibles revenus (quartiers prioritaires pour la ville ou QPV).



Crédit photo : École élémentaire Gutenberg



X = école Gutenberg.

Les quartiers à faible revenus (QPV) visibles en bleu.

EDUCATION

Construire une culture locale de la mobilité active

SO 3: Porter un discours pour renforcer les programmes mobilités actives auprès des institutions publiques

Le renforcement de l'apprentissage du vélo sur la tranche d'âge des 6-11 ans, et plus particulièrement la généralisation du **Savoir Rouler A Vélo (SRAV)** a été identifiée par l'ULG comme prioritaire. Elle passe par le développement des partenariats entre établissements, acteurs de la formation, collectivités locales et services de l'Etat, et par un plaidoyer pour la poursuite du financement du dispositif proposé au niveau national.



— SOUS OBJECTIFS —

SO 1 : Mettre en valeur les mobilités actives des jeunes au sein des campagnes de communication mobilités

SO 2: Développer une culture des mobilités actives au sein des établissements scolaires

SO 3 : Porter un discours pour renforcer les programmes mobilités actives auprès des institutions publiques

ACTION 3.1 L'organisation du Savoir rouler à vélo (SRAV) dans l'ensemble des établissements scolaires

Une enquête sur la pratique des mobilités en CM2 a révélé que la pratique du vélo pour des motifs utilitaires était considérée comme peu attractive par les élèves. La trottinette électrique apparaissait plus comme le nouveau moyen de mobilité convoité par une partie des jeunes. Démontrer les bienfaits de la pratique du vélo passe aussi par l'apprentissage de celui-ci dès l'école primaire. Le dispositif national Savoir Rouler à Vélo (SRAV) permet aux écoles primaires et aux partenaires de disposer de subventions pour former les élèves à la pratique du vélo dans l'espace public. Il permet également de parler de sécurité routière dès le plus jeune âge. En 2024, 46,57% des élèves en classe de CM2 ont pu accéder à cette formation à Strasbourg ce qui est un excellent taux de couverture. Pour aller plus loin, l'objectif local est de communiquer auprès de tous les établissements du territoire, tout en structurant l'action des associations et des formateurs SRAV afin de proposer le dispositif à tous les élèves de niveau CM2 chaque année.

LE PROJET



ACTEURS



- Communes
- SIRAC
- Service Vie sportive de la Ville de Strasbourg
- CADR67
- Direction de l'enfance et de l'éducation
- Direction des Mobilités

CALENDRIER



Court terme

- Obtenir un engagement politique (national et local) pour continuer à financer les interventions dans les écoles en 2026.
- Coordonner un rendez vous annuel local pour le SRAV en lien avec les services de l'Etat et communiquer auprès des établissements sur le dispositif

COUTS et SUBVENTIONS



Coût global :
1200€/classe/cycle +
flottes de vélos enfants

Cofinancement
d'interventions -
Génération Vélo

INDICATEURS



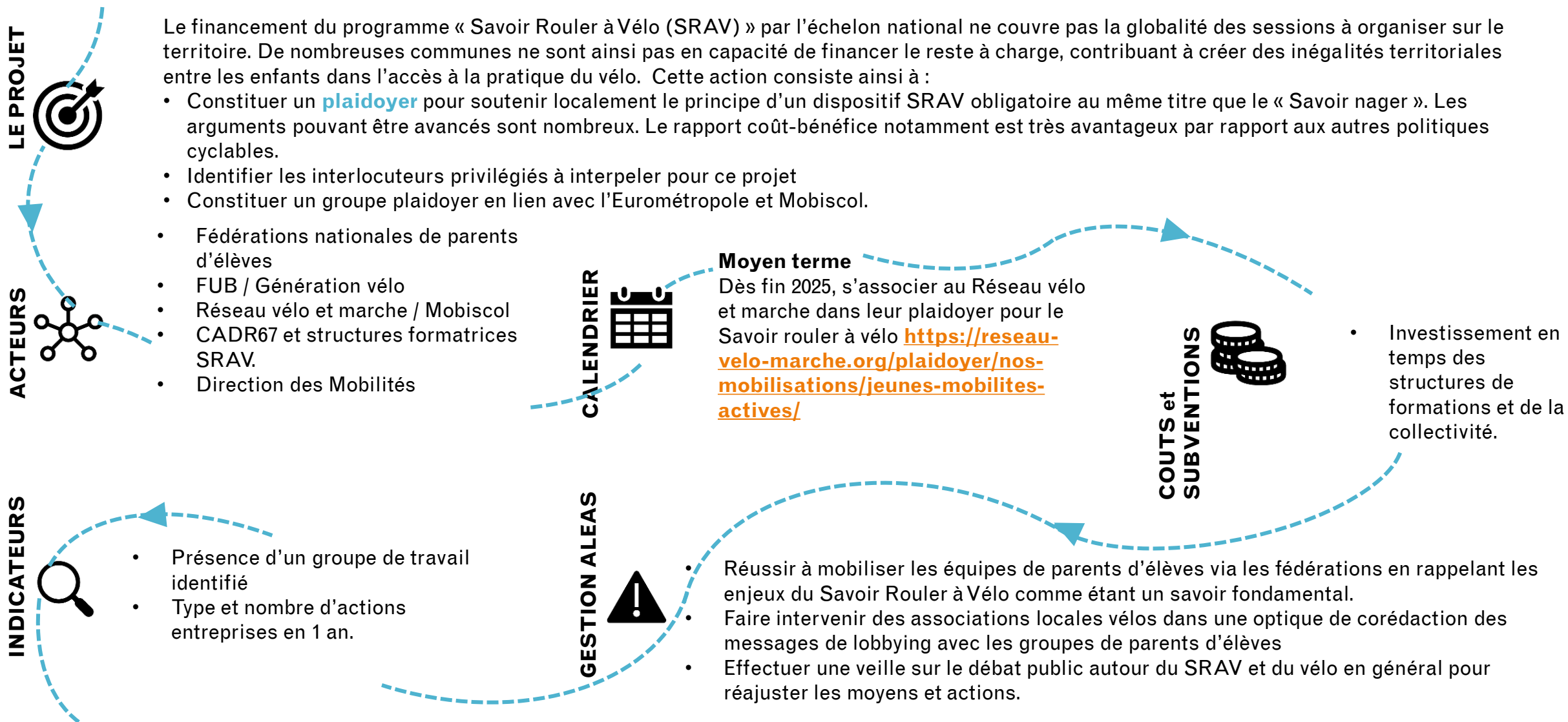
- Taux de couverture du SRAV sur une classe d'âge
<https://www.education.gouv.fr/>
- Nombre d'élèves formés au SRAV sur le territoire / an :
<https://data.sports.gouv.fr>

GESTION ALEAS



- Anticiper un potentiel désengagement progressif de l'Etat en mobilisant des ressources internes à l'Eurométropole en prêtant de l'équipement ou des infrastructures.
- Organiser la gestion des flottes de vélos achetés par les établissements et organismes de formation en confiant leur gestion et leur entretien à une association.
- Créer des partenariats avec les communes et écoles disposant d'un moyen de stockage sur leurs sites pour la flotte de vélos dédiée à la formation.

ACTION 3.2 Le plaidoyer des associations et fédérations pour rendre le SRAV obligatoire dans les programmes scolaires



DEMOCRATIE

Associer les jeunes dans la transformation des politiques de mobilité active

SO 4 S'appuyer sur les conseils des jeunes dans le cadre des grands projets de mobilités

Les participants de l'ULG ont souligné l'important de la **création d'une instance d'échanges** au sein de l'Eurométropole qui permettrait d'intégrer plus facilement la voix des jeunes dans les projets de mobilité.



———— SOUS OBJECTIFS ————

SO 4 S'appuyer sur les conseils des jeunes dans le cadre des grands projets de mobilités

SO 5 : Consulter régulièrement les élèves pour favoriser des trajets domicile-école adaptés aux mobilités actives

SO 6 Créer un partenariat avec l'Université de Strasbourg pour relier les projets de la recherche avec les actions de S.M.ALL

ACTION 4.1 Une méthode de consultation pour intégrer l'avis des jeunes sur les projets de mobilité

LE PROJET



ACTEURS



Un Conseil des jeunes est déjà en place au sein des villes de Strasbourg et de Schiltigheim. Il permet aux jeunes âgés entre 11 et 14 ans de porter plusieurs projets citoyens pendant 2 ans. Ils ont été associés aux travaux de l'ULG et pensent utile de permettre aux jeunes de s'exprimer plus régulièrement sur les enjeux et projets de mobilité. L'enjeu est ici de **prévoir une méthode de consultation élargie** pour intégrer un avis plus représentatif des jeunes, au-delà des conseils, sur certains projets de mobilités du territoire, et ainsi mieux cerner leurs besoins spécifiques, leurs aspirations, et les difficultés auxquelles ils font face.

Le projet vise à travailler sur une méthode avec la direction de la participation citoyenne et les conseils de jeunes pour :

- fixer les objectifs et le périmètre de la méthode de concertation qui pourrait être développée sur le territoire
- identifier plus précisément le public cible (âge, profil socio-économique, localisation, profil de mobilité)
- choisir les outils (sondages en ligne sur les réseaux sociaux, ateliers participatifs, boîte à idées, événements festifs etc.)
- communiquer via des médias adaptés,
- monter des projets pilotes et définir la régularité de la démarche.

- Direction de la participation citoyenne
- Direction des mobilités
- Conseil des jeunes
- Association de parents d'élèves
- Association de jeunes
- Mobiscol - boîte à outils sur la participation des jeunes dans les projets de mobilités actives

CALENDRIER



À court terme - Travailler sur un benchmark des bonnes pratiques existantes (Boîte à outils Mobiscol, URBACT WISH-CITIES) pour co-crée un cadre de travail permettant de prendre en compte les perspectives des jeunes et de recueillir leurs points de vue sur la mobilité et le développement urbain.

- À moyen terme – Expérimentations / pilotes pour la consultation sur des projets concrets tels que les extensions du réseau tram, les grandes pistes cyclables et d'autres initiatives de développement importantes.

- À long terme – Consultation des jeunes intégrée au processus de développement urbain, passant de la consultation à la délégation des pouvoirs décisionnels. La technologie est utilisée pour soutenir les méthodes d'engagement et de participation à long terme.

INDICATEURS



- Création d'un cadre de travail
- Nombre de projets pilotes mis en place
- Nombre de projets de mobilité ayant sollicité un avis spécifique des jeunes (-20 ans) / an

DEMOCRATIE

Associer les jeunes dans la transformation des politiques de mobilité active

SO 5 : Consulter régulièrement les élèves pour favoriser des trajets domicile-école adaptés aux mobilités actives

Le challenge « A l'école à vélo » rassemble déjà de nombreuses écoles de l'Eurométropole. Utiliser cet évènement pour **co-identifier les problématiques** rencontrées sur le chemin de l'école a recueilli le plus de vote de la part des participants.



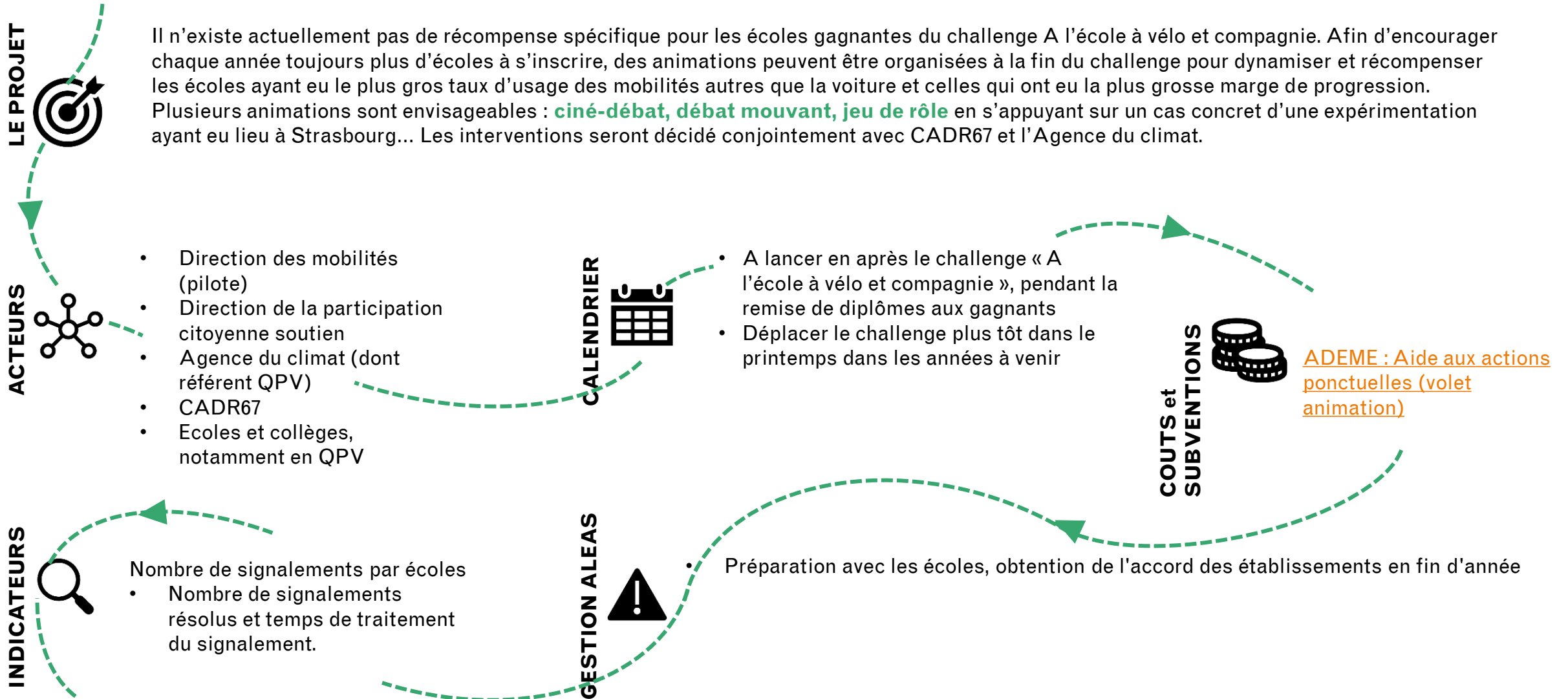
—— **SOUS OBJECTIFS** ——

SO 4 S'appuyer sur les conseils des jeunes dans le cadre des grands projets de mobilités

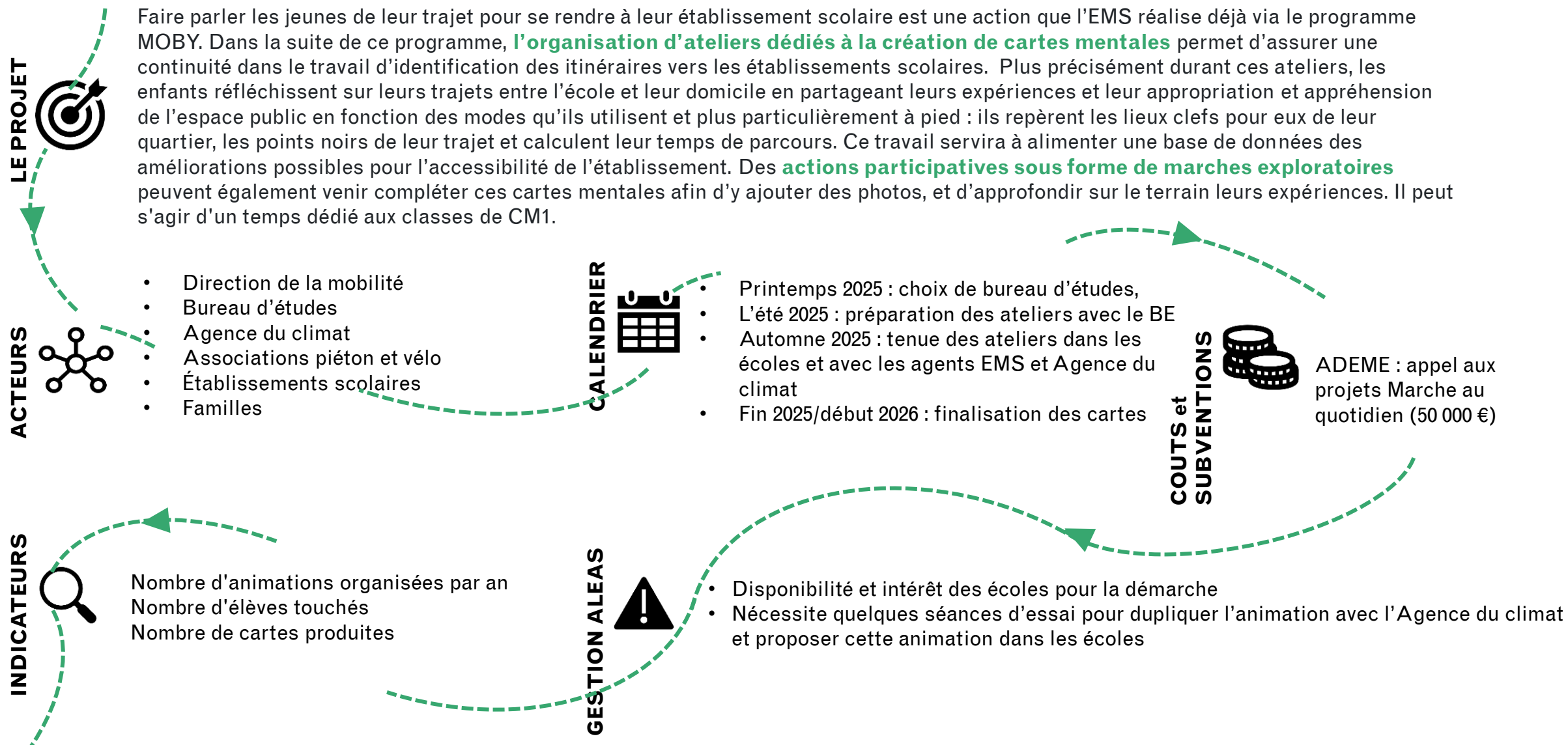
SO 5 : Consulter régulièrement les élèves pour favoriser des trajets domicile-école adaptés aux mobilités actives

SO 6 : Créer un partenariat avec l'Université de Strasbourg pour relier les projets de la recherche avec les actions de S.M.ALL

ACTION 5.1 – Des interventions-débat dans les écoles gagnantes du challenge à l'école à vélo



ACTION 5.2 – Des cartes mentales de mobilité piétonne avec les établissements scolaires



DEMOCRATIE

Associer les jeunes dans la transformation des politiques de mobilité active

SO 6 Renforcer les liens avec le monde universitaire pour relier les projets de la recherche avec les actions de S.M.ALL

A la suite des rencontres de l'ULG il ressort que les partenariats avec l'Université de Strasbourg et les chercheurs engagés sur la thématique des modes actifs et de la mobilité dans l'espace public pourraient enrichir les projets locaux.



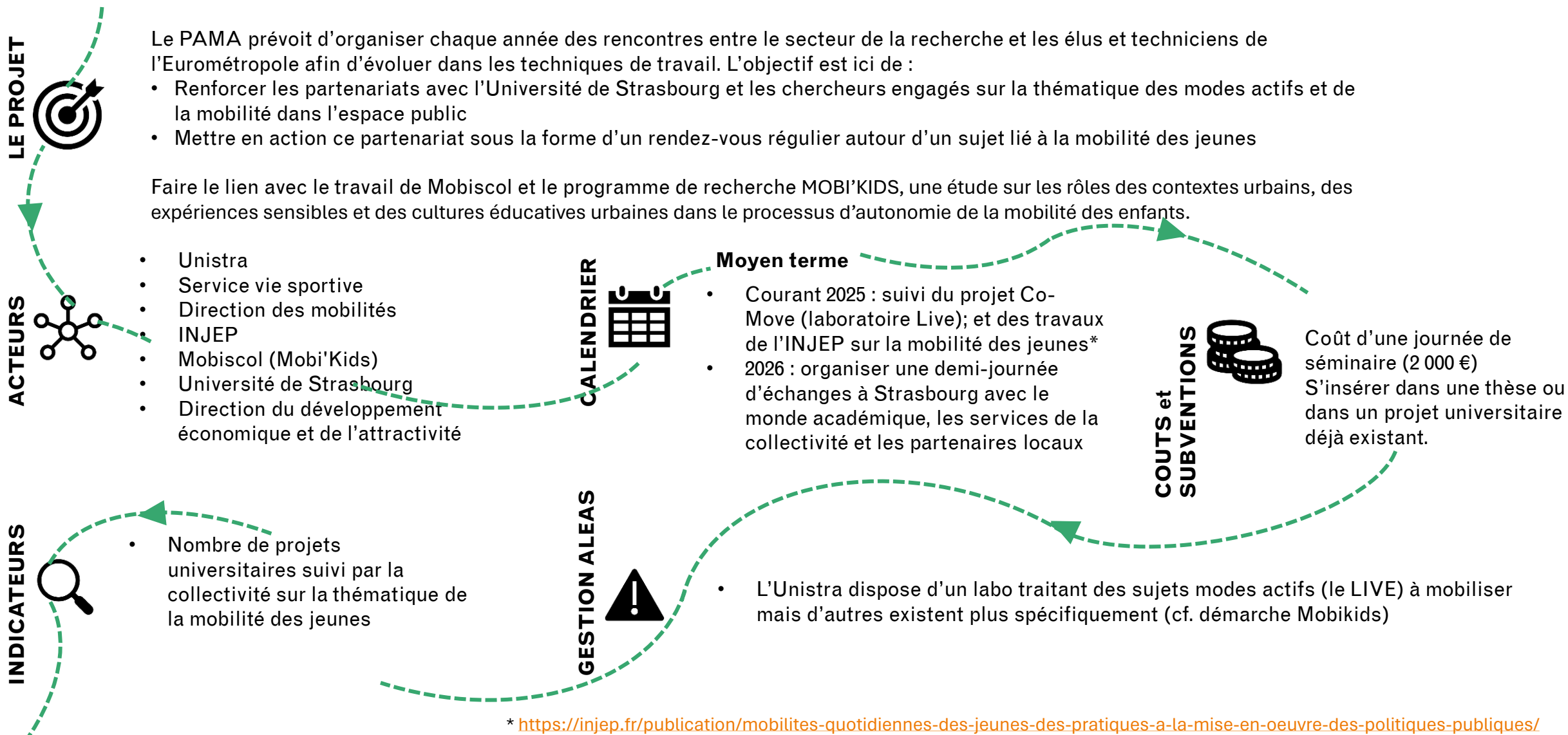
———— **SOUS OBJECTIFS** ————

SO 4 S'appuyer sur les conseils des jeunes dans le cadre des grands projets de mobilités

SO 5 : Concerner les écoles pour favoriser des trajets domicile-école adaptés aux mobilités actives

SO 6 Renforcer les liens avec le monde universitaire pour relier les projets de la recherche avec les actions de S.M.ALL

ACTION 6.1 - Des partenariats académiques sur la thématique jeunes et mobilité



SERVICES & INFRASTRUCTURES

Mettre en place des infrastructures et des services favorisant l'autonomie à pied et à vélo

SO7 : Favoriser l'autonomie des jeunes dans l'apprentissage, l'entretien et la réparation de leur vélo

Le SRAV faisant l'objet d'une action dans la précédente thématique, pour ce chapitre, l'entretien et la réparation des vélos par les jeunes filles a été priorisé par le groupe d'actions local dans la continuité du travail déjà amorcé par l'Eurométropole.

La création des cartes 'écomobilité scolaire' pour chaque établissement primaire sera également présenté ci-dessous.



— SOUS OBJECTIFS —

SO7 : Favoriser l'autonomie des jeunes dans l'apprentissage, l'entretien et la réparation de leur vélo

SO 8 : Permettre à chaque jeune de se procurer un vélo adapté à ses besoins

SO9 : Utiliser les écoles et lieux éducatifs comme supports d'expérimentation pour développer des infrastructures favorables aux mobilités actives

ACTION 7.1 : Des ateliers d'entretien et d'autoréparation des vélos au sein des établissements scolaires



LE PROJET



A l'échelle de la métropole, 8 ateliers mettent à disposition des outils, des pièces détachées et des conseils permettant aux cyclistes d'apprendre à réparer leur vélo. Principalement dédiés à un public d'adultes de plus de 18 ans, certains ateliers réalisent également des ateliers hors les murs dans certains quartiers de l'Eurométropole. En parallèle le Savoir Rouler à Vélo ne prévoit pas de sensibilisation à la réparation vélo.

- Poursuivre le soutien aux ateliers à la mécanique vélo après le SRAV. Former les adolescents au collège lors de sessions vélo-école. Centrer la formation sur des compétences simples : réparer une crevaison, régler les freins, et vérifier les éléments de sécurité. Développer la promotion de ces ateliers auprès des écoles.
- Suivre les actions pour mieux identifier les écoles couvertes et le nombre d'élèves formés.

ACTEURS



- Ateliers d'autoréparation subventionnés par l'Eurométropole
- CADR67 et vélo-écoles
- Direction de l'enfance et de l'éducation soutient
- FUB
- Direction des Mobilités

CALENDRIER



Moyen terme

- 2026: recenser le nombre d'atelier existants annuellement dans les écoles, et créer un planning de déploiement, le budget et la priorisation sectorielle

COÛTS et SUBVENTIONS



Coût global : 50 000€

ANCT Subvention de la politique de la ville

INDICATEURS



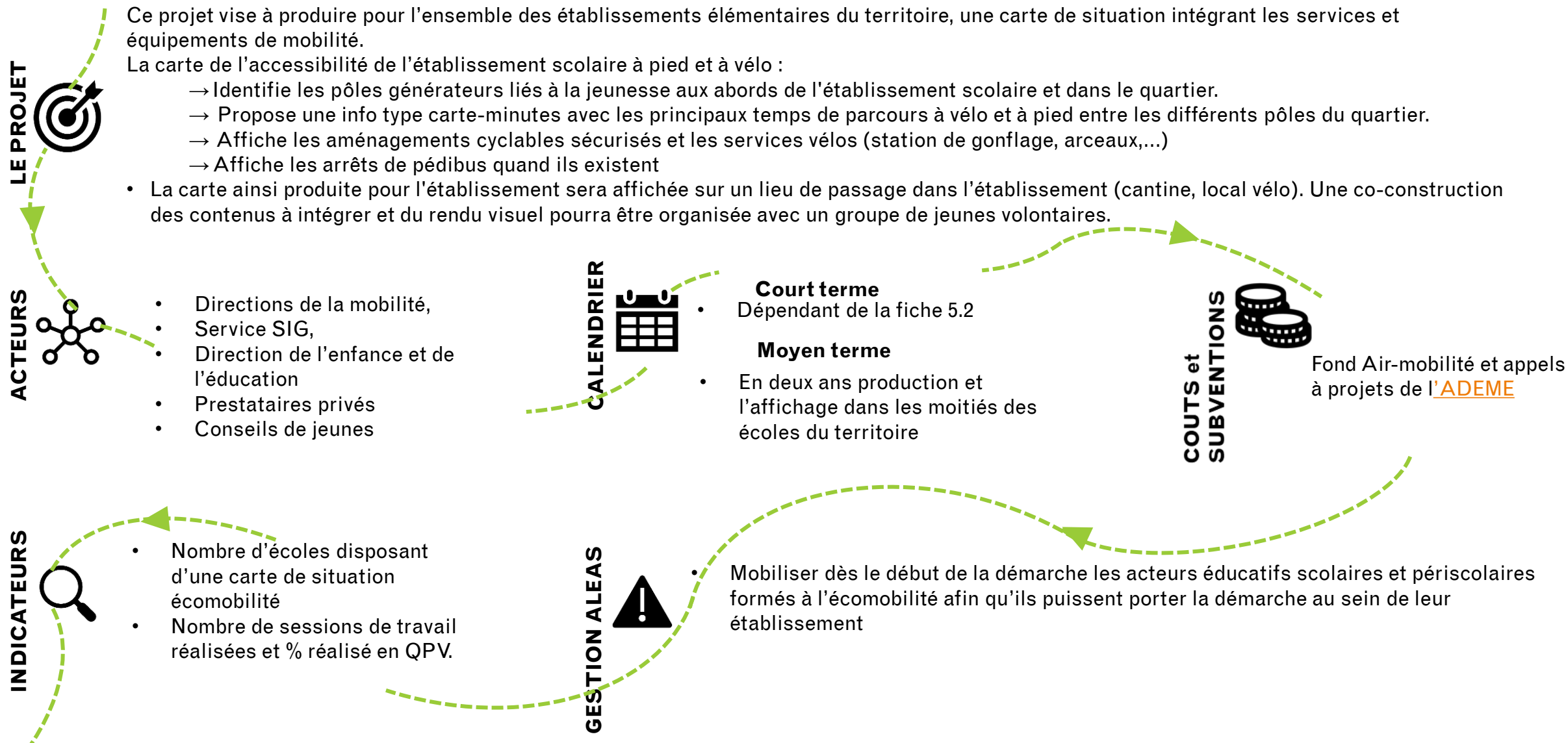
- Genre : Nombre de participantes par ateliers, lors des événements dédiés et également lors des permanences classiques organisées par les ateliers d'auto-réparation.

GESTION ALEAS



- Diffuser une communication dans les associations qui sont composées de femmes susceptibles d'être intéressées par ces ateliers.
- Aller présenter les initiatives dans les quartiers et écoles pour inscrire les futures participantes.

ACTION 7.2 : Des cartes de situation “écomobilité” pour chaque établissement primaire



SERVICES & INFRASTRUCTURES

Mettre en place des infrastructures et des services favorisant l'autonomie à pied et à vélo

SO 8 : Permettre à chaque jeune de se procurer un vélo adapté à ses besoins

S'appuyer sur un partenariat avec Strasbourg mobilités vélo via Vélhop, a semblé être une opportunité intéressante et partagée.



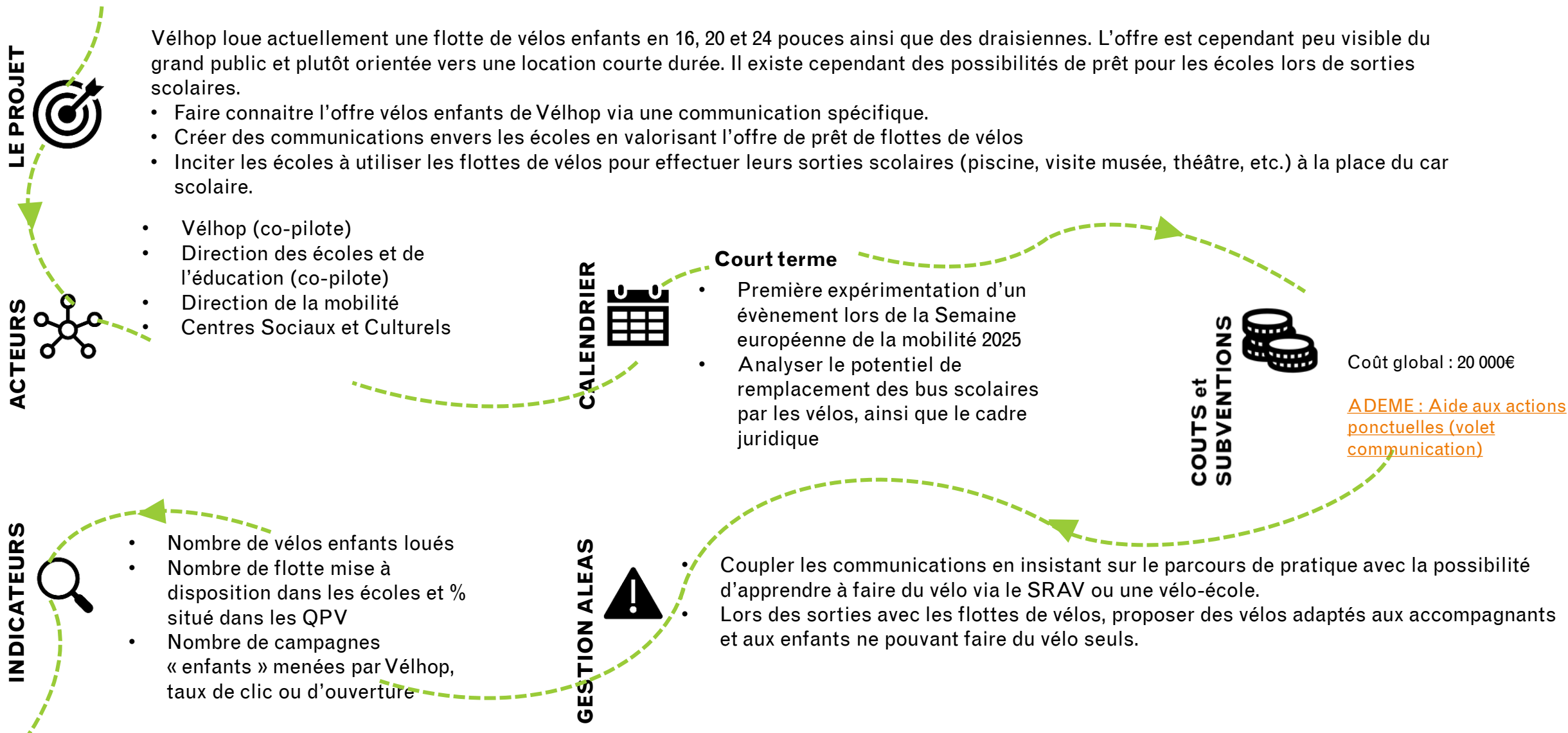
— SOUS OBJECTIFS —

SO7 : Favoriser l'autonomie des jeunes dans l'apprentissage, l'entretien et la réparation de leur vélo

SO 8 : Permettre à chaque jeune de se procurer un vélo adapté à ses besoins

SO9 : Utiliser les écoles et lieux éducatifs comme supports d'expérimentation pour développer des infrastructures favorables aux mobilités actives

ACTION 8.1 : Permettre aux jeunes de tester un vélo adapté à leur âge



SERVICES & INFRASTRUCTURES

Mettre en place des infrastructures et des services favorisant l'autonomie à pied et à vélo

SO9 : Utiliser les écoles et lieux éducatifs comme supports d'expérimentation pour développer des infrastructures favorables aux mobilités actives

S'appuyer sur les données (cartographiques, comptages,...) pour développer et bien cibler les nouveaux projets a semblé intéressant à l'ULG.



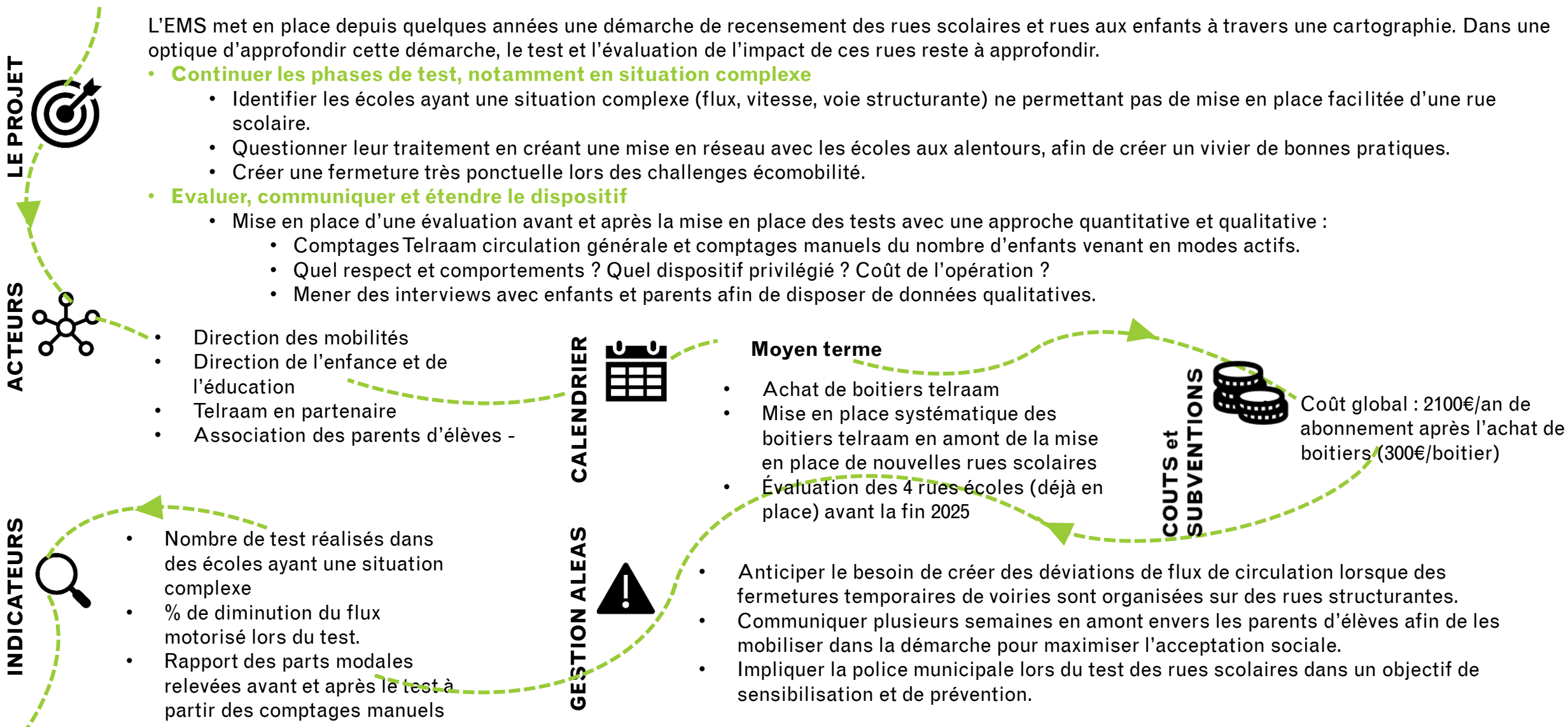
SOUS OBJECTIFS

SO7 : Favoriser l'autonomie des jeunes dans l'apprentissage, l'entretien et la réparation de leur vélo

SO 8 : Permettre à chaque jeune de se procurer un vélo adapté à ses besoins

SO9 : Utiliser les écoles et lieux éducatifs comme supports d'expérimentation pour développer des infrastructures favorables aux mobilités actives

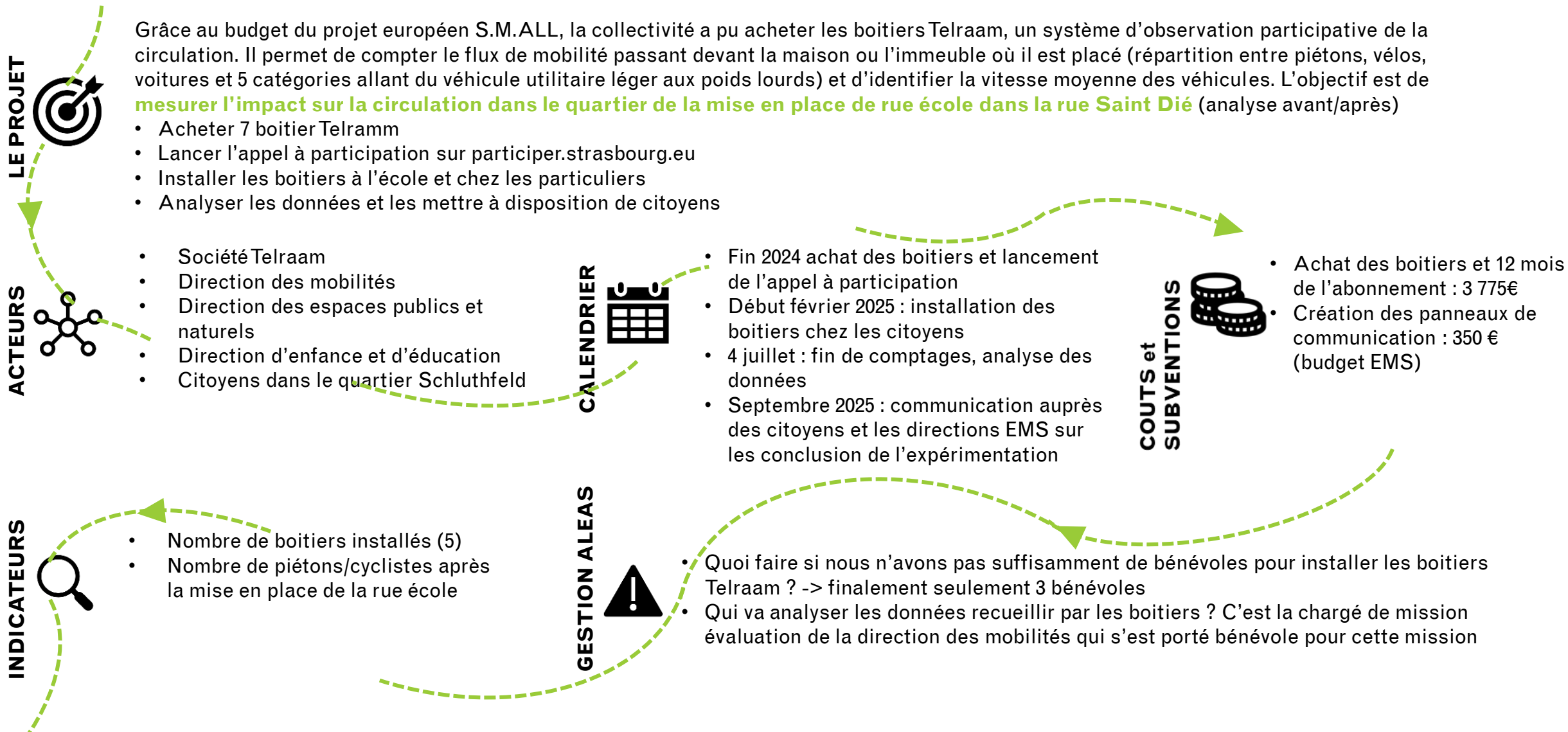
ACTION 9.1 – Tester et évaluer l'impact des rues scolaires



ACTION 9.1 PILOTE - Expérimentation du dispositif participatif Telraam rue Saint Dié, école Schluthfeld

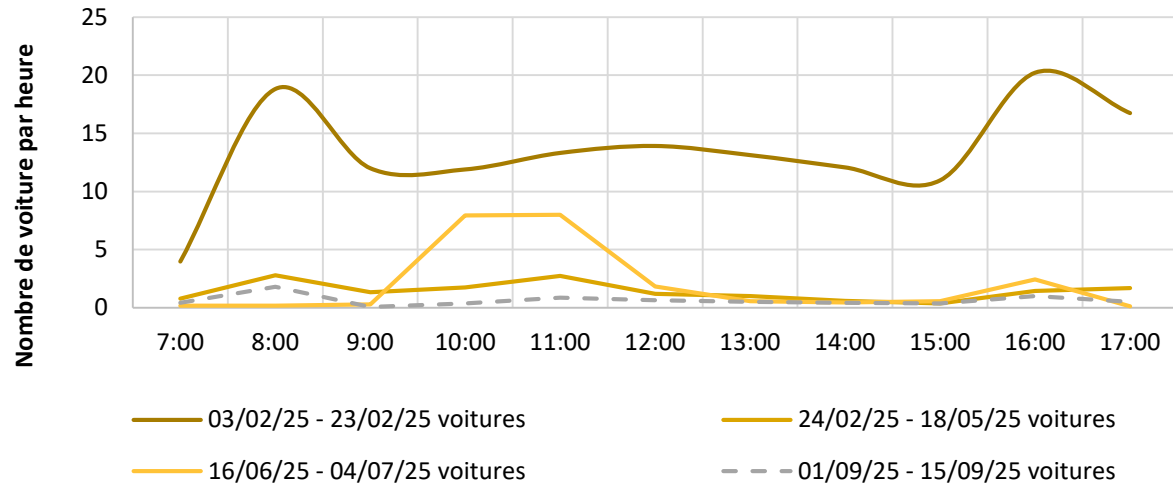


SERVICES

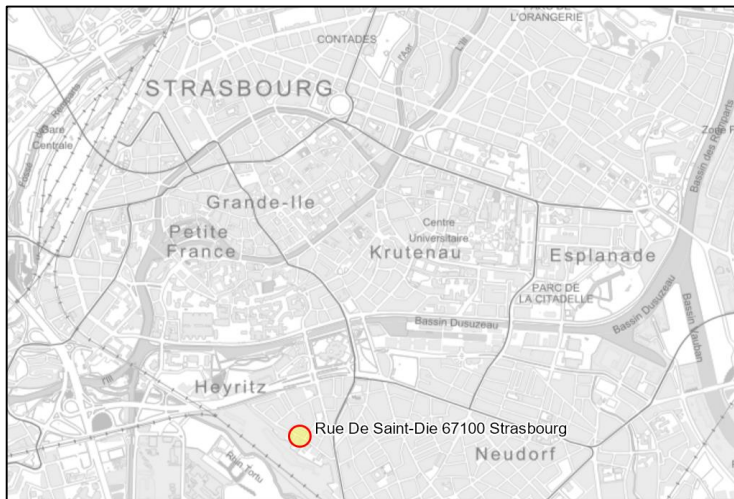
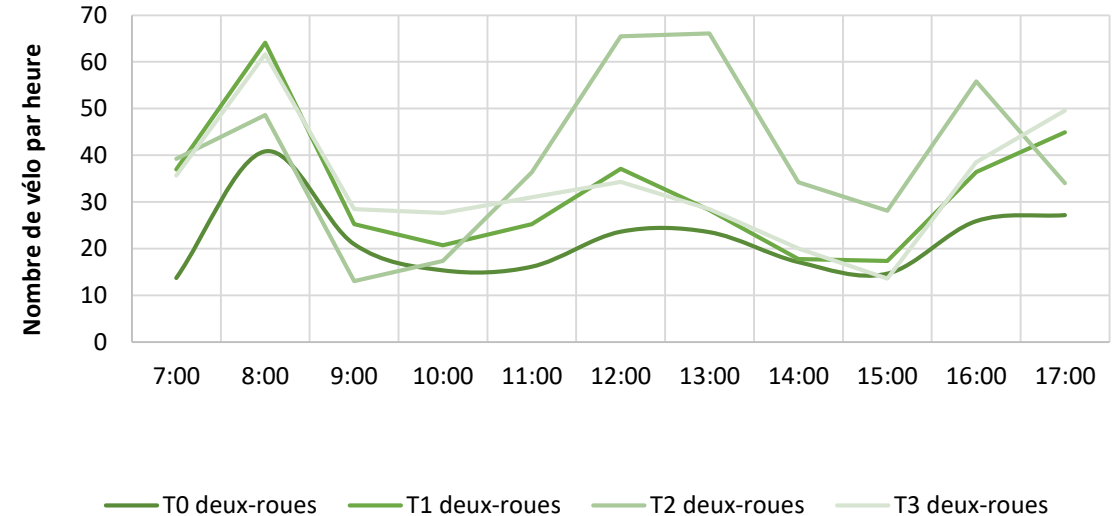


Résultats de l'expérimentation Telraam – rue Saint Dié – école du Schlutfeld :

Journée typique

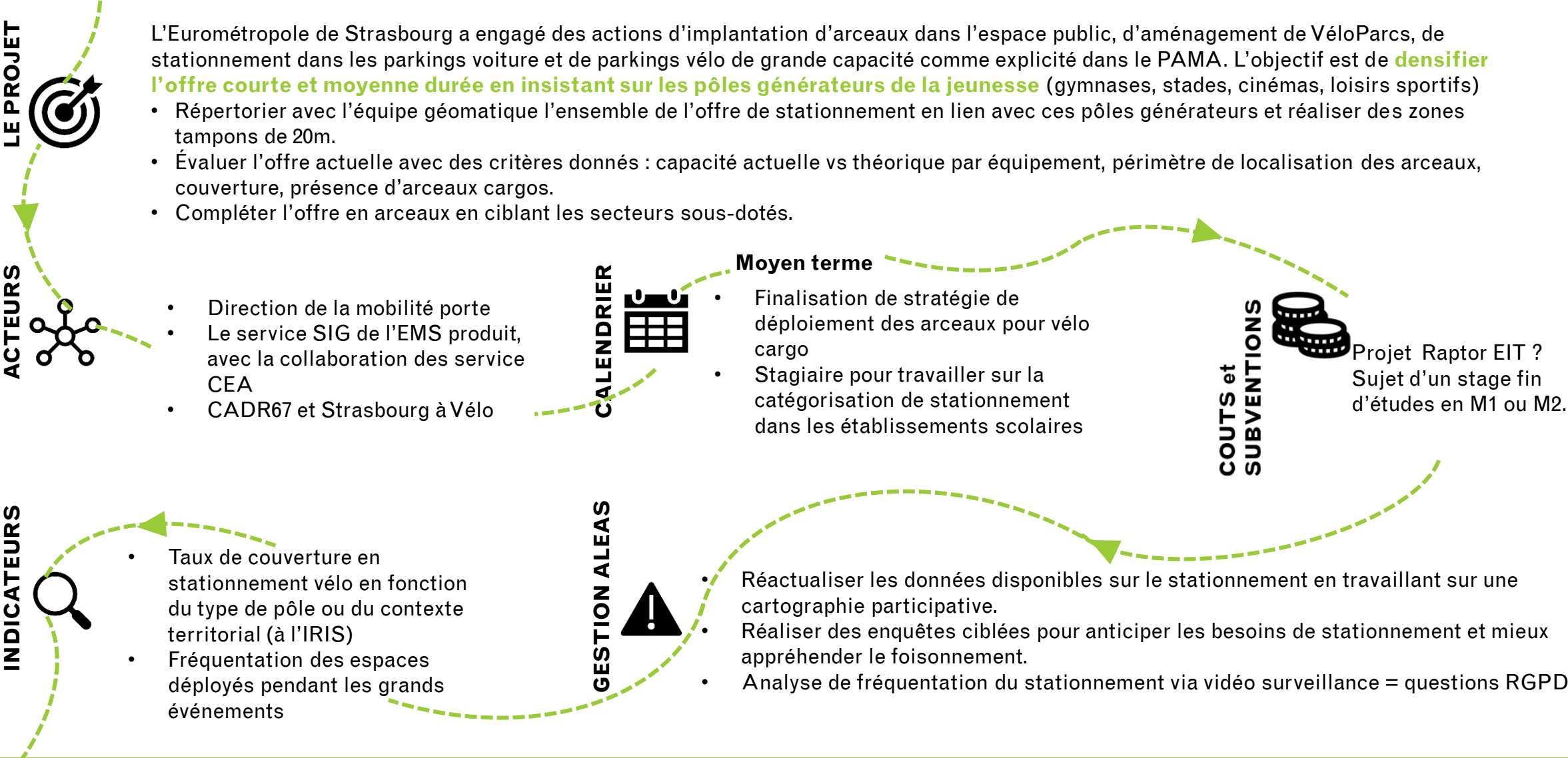


Journée typique - vélo



- **Une baisse de 84% du trafic :** En semaine passage de 154 voitures/jour à 22 en phase intermédiaire et 25 après aménagement
- **Écrasement des pics automobile de 8h et 16h**
- **Baisse de la vitesse des voitures constatés :** environ 2/3 des véhicules à -30km/h en février contre près de 5 véhicules sur 6 en juin
- **Une place pour les modes actifs renforcée :** Passage de 249 piétons/jour avant travaux à 461

ACTION 9.2 Identifier les lieux culturels et sportifs sous dotés en stationnement vélo





En conclusion

La méthode de travail URBACT ainsi que l'association forte de nombreux partenaires a permis de créer un **plan d'action dédié aux enjeux et adaptés aux besoins des jeunes de moins de 15 ans**, en adéquation avec les capacités à faire au niveau local, tout en s'appuyant sur des structures et des partenariats solides. Ce travail a permis d'aboutir à 16 projets à mettre en place dans les mois à venir.

Un travail opérationnel va débiter pour approfondir la **faisabilité technique et financière** de chacun des fiches-projets notamment ceux qui ne sont pas déjà en cours, dont la collectivité assurera un suivi annuel. L'objectif de cette nouvelle phase est par ailleurs de chercher les **financements possibles**, et **d'animer la dynamique** avec les partenaires, de **motiver les pilotes** dans la mise en place des actions et de les inviter à utiliser la boîte à outils Urbact dans la mise en place des projets.

Le principal challenge pour la suite sera de continuer à faire connaître ce plan d'actions auprès des décideurs, d'assurer la continuité des actions lancées, et de maintenir l'intérêt au sein de la collectivité et auprès des acteurs locaux autour de cette thématique.



Crédits photo : Jean-François Badias pour l'Eurométropole de Strasbourg

Décembre 2025

Ville et Eurométropole de Strasbourg - Direction des Mobilités

Strasbourg.eu
eurometropole

URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg